# Chevrolet Tahoe et GMC Yukon Hybride à bimode 2009


**Sièges et dispositifs de retenue** ..... 1-1
Sièges avant ..... 1-2
Vérification des dispositifs de retenue ..... 1-3

**Fonctions et commandes** ..... 2-1
Compartiments de rangement ..... 2-2
Démarrage et fonctionnement de votre véhicule ..... 2-3

**Tableau de bord** ..... 3-1
Commandes de climatisation ..... 3-2
Feux de détresses, jauges et témoins ..... 3-3
Centralisateur informatique de bord (CIB) .... 3-12
Systèmes audio ..... 3-15

**Conduite de votre véhicule** ..... 4-1
Votre conduite, la route et le véhicule ..... 4-2
Remorquage ..... 4-2

**Réparation et entretien de l'apparence** ..... 5-1
Entretien ..... 5-2
Vérification sous le capot ..... 5-3
Remplacement des ampoules ..... 5-24
Réseau électrique ..... 5-25
Pneus ..... 5-28
Capacités et spécifications ..... 5-58

**Programme d'entretien** ..... 6-1
Programme d'entretien ..... 6-2

**Index** ..... 1

GENERAL MOTORS, GM et l'emblème GM, CHEVROLET, l'emblème CHEVROLET, GMC, l'emblème GMC ainsi que les noms TAHOE et YUKON sont des marques déposées de General Motors Corporation.

Les informations de ce manuel complètent le guide du propriétaire. Ce manuel comporte les dernières informations disponibles à sa date d'impression. La General Motors se réserve le droit d'apporter des modifications après cette date sans préavis.

Conserver ce guide dans le véhicule pour vous y référer rapidement.

## Propriétaires canadiens

Il est possible de se procurer un exemplaire de ce guide en français auprès du concessionnaire ou à l'adresse suivante :

Helm, Incorporated
P.O. Box 07130
Detroit, MI 48207

1-800-551-4123
helminc.com

## Canadian Owners

A French language copy of this manual can be obtained from your dealer/retailer or from :

Helm Incorporated
P.O. Box 07130
Detroit, MI 48207

1-800-551-4123
helminc.com

Imprimé au Canada
Numéro de pièce 25785839 FR

©2008 General Motors Corporation. Tous droits réservés.

## Introduction

Votre SUV hybride est conçu pour être plus économe en carburant que le SUV standard, ce qui entraîne une réduction des émissions de dioxyde de carbone.

## Utilisation de ce supplément

Ce supplément contient des informations spécifiques aux organes hybrides du véhicule. Il n'explique pas tout ce que vous devez savoir au sujet du véhicule. Lire ce supplément et le guide du propriétaire pour connaître les caractéristiques et commandes du véhicule.

## Index

L'index, situé à la fin de ce guide, vous permet de trouver les informations que vous recherchez. Il s'agit d'une liste alphabétique répertoriant le contenu du supplément avec le numéro de la page sur laquelle se trouve l'article.

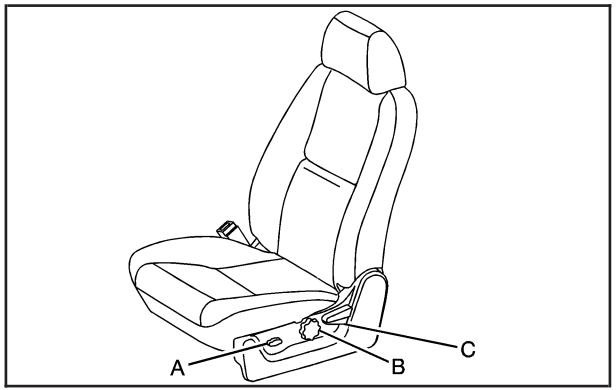
## ✍ NOTES

# Section 1 Sièges et dispositifs de retenue

**Sièges avant** .....1-2
Sièges à commande électrique .....1-2
Soutien lombaire à réglage manuel .....1-2
Sièges à dossier inclinable à commande manuelle .....1-3
**Vérification des dispositifs de retenue** .....1-3
Remplacement des pièces des dispositifs de sécurité après une collision .....1-3

# Sièges avant

## Sièges à commande électrique




A. Commande électrique de réglage de siège

B. Commande de support lombaire

C. Levier d'inclinaison manuelle du dossier de siège

Ajuster le siège vers l'avant ou l'arrière en glissant la commande (A) vers l'avant ou vers l'arrière.

Votre véhicule peut être doté de dispositifs supplémentaires d'ajustement des sièges à commande électrique :

- Pour lever ou abaisser la partie avant du coussin, déplacer la partie avant de la commande vers le haut ou vers le bas.
- Soulever ou rabaisser tout le siège en plaçant la partie arrière de la commande vers le haut ou le bas.

## Soutien lombaire à réglage manuel

Augmenter ou diminuer le soutien lombaire en tournant la commande (B) vers l'avant ou vers l'arrière.

## Sièges à dossier inclinable à commande manuelle

Pour incliner le dossier de siège :

1. Lever le levier d'inclinaison du dossier de siège (C).
2. Déplacer le dossier de siège à la position désirée, puis relâcher le levier pour verrouiller le dossier de siège en place.
3. Pousser et tirer sur le dossier pour s'assurer qu'il soit correctement verrouillé.

Pour redresser le dossier de siège en position verticale :

1. Lever complètement le levier sans appliquer de pression sur le dossier de siège; le dossier de siège reviendra en position verticale.
2. Relâcher le levier pour verrouiller le dossier.
3. Pousser et tirer sur le dossier pour s'assurer qu'il soit correctement verrouillé.

# Vérification des dispositifs de retenue

## Remplacement des pièces des dispositifs de sécurité après une collision

Si un sac gonflable se gonfle ou que le véhicule est impliqué dans un accident, le système de détection du véhicule peut commander l'ouverture de la déconnexion automatique de la batterie hybride. La batterie se déconnectera. La batterie hybride sera hors fonction et le véhicule ne démarrera pas. Le témoin de disponibilité de sac gonflable et/ou le message SERVICE HYBRID SYSTEM (réparer le système hybride) peuvent s'allumer au centralisateur informatique de bord. Se reporter à « Témoin de disponibilité de sac gonflable » dans le guide du propriétaire et à *Centralisateur informatique de bord (CIB) à la page 3-12* pour plus d'informations.

Pour que le véhicule fonctionne, le débranchement automatique de la batterie hybride doit être reconnecté par un mécanicien qualifié et les pièces du système de détection doivent être remplacés. Faire réparer immédiatement le véhicule.

## ✍ NOTES

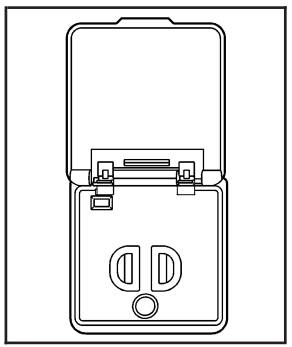
# Section 2 Fonctions et commandes

**Compartiments de rangement** .....2-2
Courant alternatif de prise d'alimentation .....2-2
**Démarrage et fonctionnement de votre véhicule** .....2-3
Démarrage du véhicule .....2-3
Fonctionnement de la boîte de vitesses automatique .....2-6
Freinage par récupération .....2-10
Faire fonctionner le véhicule pendant qu'il est en position de stationnement .....2-11

# Compartiments de rangement

## Courant alternatif de prise d'alimentation

Le véhicule peut être doté d'une prise de courant pouvant être utilisée pour brancher un équipement électrique utilisant 150 watts au maximum.



La prise de courant se trouve dans l'espace utilitaire arrière, côté conducteur.

Un témoin intégré à la prise s'allume pour indiquer qu'elle est utilisée. Le témoin s'allume lorsque le contact est en position ON/RUN (marche) et qu'un équipement requérant moins de 150 watts est branché dans la prise sans détection de défaillance du système.

Le témoin ne s'allume pas lorsque le contact est en position LOCK/OFF (verrouillage/arrêt) ou qu'aucun équipement n'est branché dans la prise.

Si un équipement utilisant plus de 150 watts est connecté ou si une défaillance du système est détectée, un circuit de protection coupe l'alimentation et le témoin s'éteint. Pour réinitialiser le circuit, débrancher l'équipement et le rebrancher ou couper la prolongation d'alimentation des accessoires (RAP) puis la remettre en fonction. L'alimentation est rétablie lorsqu'un équipement utilisant 150 watts ou moins est branché dans la prise et qu'une défaillance du système n'est pas détectée.

La prise électrique n'est pas conçue pour les appareils suivants et ne fonctionnera peut-être pas correctement si ces appareils sont branchés sur la prise :

- Appareils à pic de consommation initiale élevé tels que : réfrigérateurs à compresseur et outils électriques.
- Autres appareils exigeant une alimentation extrêmement régulière tels que : couvertures électriques à microprocesseur, lampes tactiles, etc.

Se reporter à *Dispositifs et câblage haute tension à la page 5-3*.

# Démarrage et fonctionnement de votre véhicule

## Démarrage du véhicule

**⚠ ATTENTION:**

Quitter le véhicule sans passer d'abord en position de stationnement (P) peut entraîner un déplacement du véhicule et vous blesser ou blesser les autres. Le véhicule étant doté d'un dispositif de démarrage/coupure automatique du moteur, le moteur peut sembler coupé lorsque le véhicule est

... /

**ATTENTION: (suite)**

à l'arrêt complet. Cependant, une fois que la pédale de frein est relâchée, le véhicule peut se déplacer. Le moteur du véhicule peut également redémarrer à n'importe quel moment.

Passer en position de stationnement (P) et placer l'allumage en position LOCK/OFF (verrouillage/arrêt) avant de quitter le véhicule.

Démarrer le moteur comme vous le feriez avec un autre véhicule. Se reporter à « Démarrage du moteur » dans le guide du propriétaire pour de plus amples informations sur le démarrage. Le système hybride fournit un démarrage très calme du moteur. En cas de traction d'une remorque dotée de freins de remorque, se reporter à *Traction d'une remorque à la page 4-2* pour de plus amples informations.

## Coupure automatique

Le véhicule est doté d'une fonction Auto Stop (coupure automatique). Après un démarrage réussi du moteur, il se peut que le moteur se coupe et fonctionne en mode de coupure automatique. Les situations suivantes sont des exemples de conditions permettant au moteur de s'arrêter et de passer en mode de coupure automatique :

- Commutateur d'allumage en position ON/RUN (marche).
- Capot fermé.
- Sélecteur de rapport en P (stationnement), N (point mort) ou D (marche).
- État de charge acceptable de la batterie hybride.
- Limites de tension, de température ou de puissance de la batterie hybride non dépassées. Par temps très chaud, la coupure automatique peut être indisponible jusqu'à ce que la batterie hybride ait refroidi.
- Moteur à température de fonctionnement.

En pente, le moteur d'entraînement hybride peut empêcher le véhicule de reculer, même si le moteur est en mode d'Auto Stop (coupure automatique).

Si la pédale de frein n'est pas enfoncée et que le véhicule se trouve sur une surface plane, il se peut que le moteur d'entraînement hybride fasse rouler lentement le véhicule vers l'avant, même si le moteur est en mode d'Auto Stop (coupure automatique).

Pour être sûr que le véhicule ne se déplace, laisser toujours le pied sur la pédale de frein jusqu'au moment où le véhicule est prêt à rouler.

Les modes du moteur OFF (moteur coupé) et AUTO STOP (coupure automatique) sont indiqués sur l'écran du compte-tours. Lorsque l'aiguille du compte-tours indique OFF, le moteur ne fonctionne pas et restera coupé jusqu'à ce que la clé de contact soit placée en position START (démarrage) ou qu'un démarrage à distance du véhicule soit exécuté. Lorsque l'aiguille du compte-tours indique AUTO STOP, le système hybride est actif et le moteur ne tourne pas mais peut démarrer automatiquement à n'importe quel moment, sans avertissement. Se reporter à *Tachymètre à la page 3-4* pour plus d'informations.

Un carillon retentira si la porte du conducteur est ouverte en mode de coupure automatique afin de rappeler que le commutateur d'allumage n'est pas en position LOCK/OFF (verrouillage/arrêt). Placer toujours le commutateur d'allumage en position LOCK/OFF et retirer la clé du commutateur d'allumage avant de sortir du véhicule.

## Démarrage automatique

Le véhicule est doté d'une fonction de démarrage automatique. Le moteur restera coupé en mode de coupure automatique jusqu'à ce que les conditions du véhicule requièrent le démarrage du moteur. Le démarrage quasi instantané du moteur depuis le mode Auto Stop (coupure automatique) est appelé démarrage automatique. Voici des exemples de conditions permettant au moteur de démarrer automatiquement :

- Capot ouvert.
- Sélecteur de rapport en M (mode manuel) ou R (marche arrière).
- Charge trop faible de la batterie hybride.
- Limites de tension, de température ou de puissance de la batterie hybride dépassées.
- Moteur pas à température de fonctionnement.
- Demande d'accélération exigeant l'utilisation du moteur.

## Mode EV

Le véhicule est également doté d'un mode EV utilisant uniquement le moteur électrique pour déplacer le véhicule. En fonction de l'état de charge de la batterie, le véhicule peut parcourir jusqu'à 3,2 km (2 milles) en mode EV. Le mode EV est indisponible lorsque le véhicule est à court de carburant.

Lors d'une accélération légère, le véhicule passera en mode EV.

Si une accélération plus forte est requise, ou que le véhicule atteint une vitesse d'environ 40 km/h (25 mi/h), le moteur démarrera automatiquement. Le moteur se coupe à une vitesse inférieure à 40 km/h (25 mi/h) sauf si la boîte de vitesses est en M (mode manuel) ou si le mode Auto Stop (coupure automatique) est désactivé.

Au cours d'une forte accélération, tant le moteur que le moteur électrique hybride fournissent de la puissance. Une sensation similaire à un changement de rapport de boîte de vitesses peut être ressentie lorsque la boîte de vitesses change de mode. Le régime du moteur peut rester supérieur à 4 000 tr/min pendant une plus longue période au cours d'une forte accélération.

## Fonctionnement de la boîte de vitesses automatique

Le véhicule est doté d'un indicateur électronique de position de levier de vitesses situé dans le groupe d'instruments du tableau de bord.

Il y a plusieurs positions du levier de sélection.

Voir la rubrique « Sélection de gamme de vitesses » plus loin dans cette section.

**Position de stationnement (P):** Cette position bloque les roues arrière. C'est la meilleure position de démarrage car le véhicule ne peut pas facilement se déplacer.

Lors d'un stationnement en côte, particulièrement si le véhicule est chargé, vous pouvez constater une augmentation de l'effort nécessaire pour quitter la position P (stationnement). Se reporter à « Passage à la position P (stationnement) » dans l'index du guide du propriétaire pour de plus amples informations.

### ⚠ ATTENTION:

Il peut être dangereux de quitter le véhicule si le levier de sélection n'est pas complètement en position de stationnement (P) avec le frein de stationnement fermement serré. Le véhicule peut rouler.

Ne pas quitter le véhicule lorsque le moteur est en marche sauf si vous y êtes contraint. Si vous laissez le moteur tourner, le véhicule pourrait se déplacer soudainement et vous blesser ou blesser d'autres personnes. Pour vous assurer que le véhicule ne bougera pas, même lorsque vous vous trouvez sur un terrain relativement plat, toujours serrer le frein de stationnement et placer le levier de vitesses en position P (stationnement). Se reporter à Passage en position de stationnement dans le guide du propriétaire. En cas de traction d'une remorque, se reporter à *Traction d'une remorque à la page 4-2*.

## ⚠ ATTENTION:

Si le véhicule est équipé du mode de conduite à quatre roues motrices, il pourra rouler librement — même si le levier de vitesses est à la position de stationnement (P) — si la boîte de transfert est à la position de point mort (N). Il faut donc s'assurer que la boîte de transfert est engagée dans une vitesse de conduite : deux roues motrices gamme haute, quatre roues motrices gamme haute ou quatre roues motrices gamme basse — et non à la position de point mort. Se reporter à la rubrique Passage en position de stationnement dans le guide du propriétaire.

**Marche arrière (R):** Utiliser cette position pour reculer.

***Remarque:*** **Le passage en position R (marche arrière) lorsque le véhicule se déplace en marche avant peut endommager la boîte de vitesses. Les réparations ne seront pas couvertes par la garantie du véhicule. Passer en position R (marche arrière) uniquement après l'arrêt du véhicule.**

Pour basculer le véhicule d'avant en arrière afin de le dégager de la neige, de la glace ou du sable, sans endommager la boîte de vitesses, se reporter à « Si vous êtes pris dans le sable/la boue/la neige/sur la glace » dans l'index du guide du propriétaire du véhicule.

**Point mort (N):** Dans cette position, le moteur et la boîte de vitesses ne sont pas connectés aux roues. Pour redémarrer le moteur lorsque le véhicule roule déjà, utiliser uniquement la position N (point mort).

## ⚠ ATTENTION:

Passer en vitesse lorsque le moteur tourne à un régime élevé est dangereux. Si le pied ne presse pas fermement la pédale de frein, le véhicule peut se déplacer très rapidement. Il peut en résulter une perte de contrôle et le véhicule peut heurter des personnes ou des objets. Ne pas passer en vitesse lorsque le moteur tourne à haut régime.

***Remarque:*** **Quitter la position P (stationnement) ou N (point mort) alors que le moteur tourne à une vitesse élevée peut endommager la boîte de vitesses. Les réparations ne seraient pas couvertes par la garantie du véhicule. S'assurer que le moteur ne tourne pas à vitesse élevée lorsque vous changez de rapport.**

**Marche avant (D):** Ceci est la position de conduite normale. Elle réduit la consommation de carburant du véhicule. Si vous désirez plus de puissance pour dépasser, et :

- Vous roulez à moins de 55 km/h (35 mi/h), enfoncer l'accélérateur à mi-course environ.
- Vous roulez à environ 55 km/h (35 mi/h) ou plus, enfoncer complètement l'accélérateur.

La marche avant (D) et le mode manuel (M) peuvent être utilisés si vous tractez une remorque, si vous transportez une charge lourde, sur des côtes raides ou en conduite tout terrain. Vous pouvez rétrograder si la boîte change trop souvent de vitesse.

La rétrogradation sur une route glissante peut entraîner un dérapage. Pour plus d'informations, se reporter à « Dérapage », sous « Perte de contrôle » dans l'index du guide du propriétaire du véhicule.

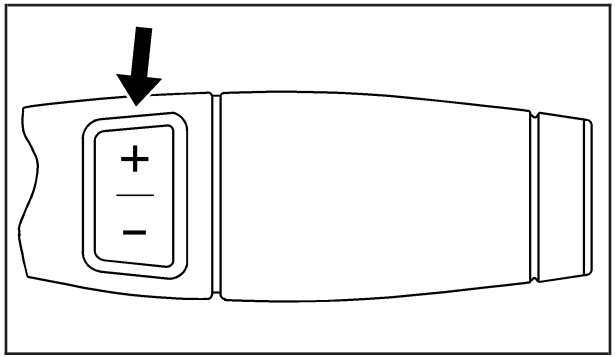
En cas de très basses températures, le changement de vitesses peut être temporisé, permettant des changements de vitesse plus stables jusqu'au réchauffement du moteur. Les changements de vitesse peuvent être davantage perceptibles avec une boîte de vitesses froide. Cette différence est normale.

**M (mode manuel):** Cette position permet au conducteur de sélectionner la gamme adéquate en fonction des conditions du trajet. Si le véhicule est équipé de cette fonction, consulter « Mode de sélection de gamme », plus loin dans cette section.

***Remarque:*** **Le patinage des roues ou le maintien du véhicule en place sur un plan incliné en utilisant uniquement la pédale d'accélérateur peut d'endommager la boîte de vitesses. Cette réparation ne serait pas couverte par la garantie du véhicule. Si vous êtes embourbé, ne pas faire patiner les roues. En arrêtant en côte, vous pouvez utiliser les freins pour immobiliser le véhicule.**

Le véhicule possède une fonction de stabilisation de changement de rapport qui ajuste les changements de rapport aux conditions du trajet afin de réduire la fréquence des changements de rapport. Si la fonction de stabilisation de la vitesse considère que la vitesse courante du véhicule ne peut pas être maintenue, la boîte de vitesses ne passe pas en vitesse supérieure. Dans certains cas, le changement de vitesse peut sembler retardé. Cependant, la boîte de vitesses fonctionne normalement.

## Mode de sélection de gamme




Le mode de sélection de gamme contrôle la boîte de vitesses du véhicule.

Mode d'emploi :

1. Déplacer le levier de vitesse en position M (mode manuel).
2. Appuyer sur le bouton plus/moins pour passer à une vitesse supérieure ou rétrograder, tout en sélectionnant la gamme de vitesses voulue.

Un chiffre s'affiche à côté du M pour indiquer le rapport en cours sélectionné. Le chiffre représente le rapport le plus élevé qui peut être utilisé. Le véhicule rétrograde automatiquement en fonction des conditions de circulation.Quand 3 (troisième) est sélectionné, les rapports 1 (première) à 3 (troisième) sont automatiquement sélectionnés par le véhicule, mais 4 (quatrième) ne peut être utilisé que s'il est sélectionné.

Le mode de sélection de gamme commande le véhicule et le régime du moteur dans les descentes ou en tirant une remorque, vous permettant de sélectionner une gamme de rapports désirée.

Lorsque vous déplacez le levier de sélection en M, la boîte de vitesses passe par défaut en M4. Dans cette gamme, un frein moteur efficace se produira à une vitesse supérieure à 72 km/h (45 mi/h).

Une pression sur le bouton moins (–) du levier de sélection permet de passer à une gamme inférieure.

Dans la gamme M3, le frein moteur sera efficace à une vitesse supérieure à 56 km/h (35 mi/h).

Dans la gamme M2, le frein moteur sera efficace à une vitesse supérieure à 40 km/h (25 mi/h).

Dans la gamme M1, le frein moteur sera efficace à une vitesse supérieure à 16 km/h (10 mi/h).

En M (mode manuel), la coupure automatique est désactivée. Pour un meilleur rendement, préférer le mode D (marche avant) au mode M (mode manuel).

La régulation de vitesse peut être utilisée tout en utilisant le mode de sélection de gamme.

## Freinage par récupération

Le freinage régénératif est une technologie hybride qui permet au moteur d'entraînement électrique de fonctionner comme un alternateur en roue libre ou au cours d'un freinage. La batterie hybride se recharge grâce à l'énergie du véhicule en mouvement.

Les freins à disque hydrauliques et le freinage régénératif fonctionnent parallèlement afin d'assurer un freinage efficace, lors d'une sollicitation de freinage importante par exemple.

Le système de freinage est contrôlé par ordinateur et combine le freinage régénératif aux freins à disque hydrauliques conventionnels afin de répondre à toutes les exigences en matière de décélération. Le contrôleur interprète la demande de freinage et utilise le freinage régénératif, le freinage hydraulique conventionnel ou une combinaison des deux si nécessaire. Comme le contrôleur applique les freins hydrauliques via son accumulateur haute pression, il se peut que vous entendiez parfois la pompe d'entraînement du moteur lorsqu'elle recharge le système. Ceci est normal.

Se reporter à « Témoins, jauges et indicateurs » et « Centralisateur informatique de bord (CIB) » dans le guide du propriétaire. En cas de problème du contrôleur, la pédale de frein risque d'être plus dure à enfoncer et la distance d'arrêt plus longue.

## Faire fonctionner le véhicule pendant qu'il est en position de stationnement

Il est préférable de ne pas faire stationner le véhicule en laissant tourner le moteur. Cependant, si vous devez le faire, voici certains faits que vous devriez connaître.

### ⚠ ATTENTION:

Quitter le véhicule sans passer d'abord en position de stationnement (P) peut entraîner un déplacement du véhicule et vous blesser ou blesser les autres. Le véhicule étant doté d'un dispositif de démarrage/coupure automatique du moteur, le moteur peut sembler coupé lorsque le véhicule est

... /

### ATTENTION: (suite)

à l'arrêt complet. Cependant, une fois que la pédale de frein est relâchée, le véhicule peut se déplacer. Le moteur du véhicule peut également redémarrer à n'importe quel moment.

Passer en position de stationnement (P) et placer l'allumage en position LOCK/OFF (verrouillage/arrêt) avant de quitter le véhicule.

Suivre les étapes appropriées pour s'assurer que le véhicule ne se déplace pas. Se reporter à « Passage à la position de stationnement » dans le guide du propriétaire pour de plus amples informations.

En cas de traction d'une remorque, se reporter à *Traction d'une remorque à la page 4-2* pour plus d'informations.

## ✍ NOTES

# Section 3 Tableau de bord


**Commandes de climatisation** .....3-2
**Feux de détresses, jauges et témoins** .....3-3
Ensemble d'instruments .....3-3
Tachymètre .....3-4
Témoin du système de charge .....3-4
Sonde de consommation d'essence .....3-5
Témoin du système de freinage .....3-6
Témoin de système de freinage antiblocage .....3-7
Témoin StabiliTrak$^{MD}$ .....3-7
Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur .....3-8
Manomètre à huile .....3-8
Témoin de pression d'huile .....3-10
Jauge de carburant .....3-11
**Centralisateur informatique de bord (CIB)** .....3-12
Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages .....3-13
**Systèmes audio** .....3-15
Système de navigation/radio .....3-15

# Commandes de climatisation

Pour plus d'informations sur le système de climatisation du véhicule, se reporter à la rubrique « Système de climatisation » dans le guide du propriétaire.

## Compresseur électrique de climatisation

Ce véhicule hybride est doté d'un compresseur de climatisation électrique. Ceci permet un fonctionnement permanent de la climatisation, pour le plus grand confort des passagers, que le moteur hybride soit en ou hors fonction.

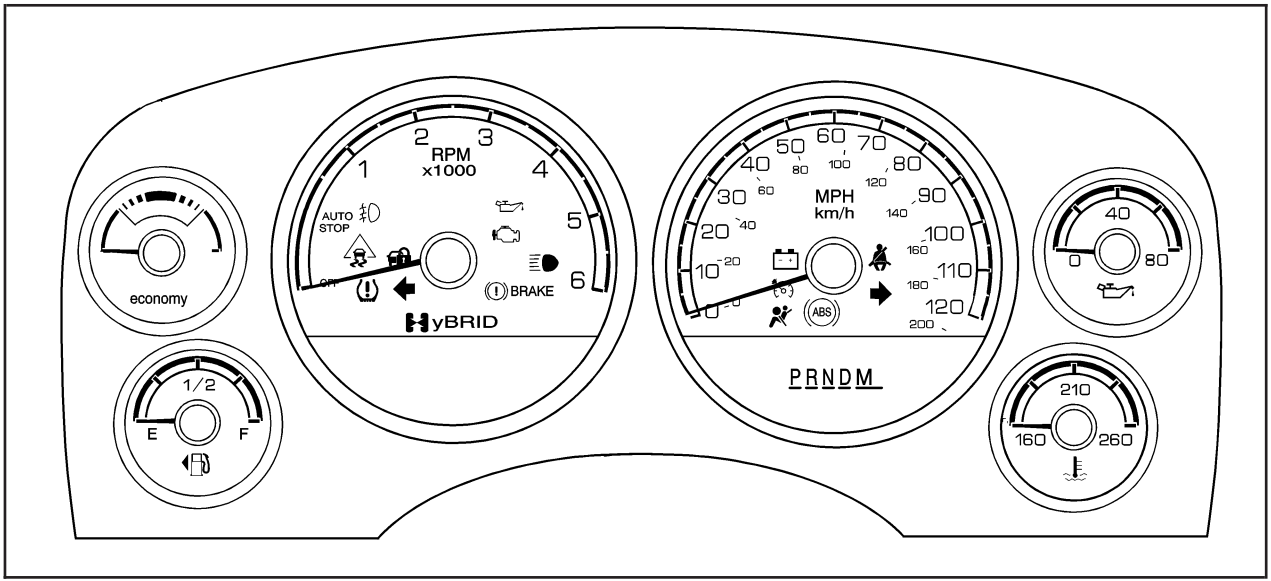
En utilisant le système de climatisation, sélectionner le mode AUTO et le réglage de température désiré. Le système de climatisation ajuste automatiquement la vitesse du ventilateur et l'orientation du flux d'air. Le système de climatisation continue à ajuster les paramètres de climatisation choisis pour une utilisation optimale de la puissance électrique.

Pour un temps de coupure maximum du moteur, sélectionner un réglage de température plus élevé ou couper la climatisation pour couper le compresseur. Une utilisation continue de la climatisation peut entraîner un démarrage automatique plus fréquent du moteur.

Un bruit de compresseur peut être perçu occasionnellement, particulièrement lorsque l'utilisation de la climatisation est importante et que le moteur est coupé.

# Feux de détresses, jauges et témoins

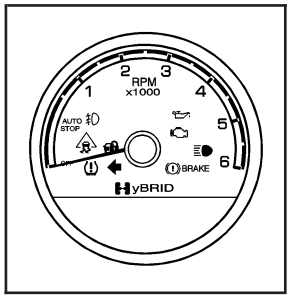
## Ensemble d'instruments




**Version américaine illustrée, version canadienne similaire**

L'ensemble d'instruments est conçu pour afficher l'état de fonctionnement du véhicule. Il indique la vitesse du véhicule, la quantité de carburant restante et de nombreux autres éléments utiles à une conduite sûre et économique.

## Tachymètre



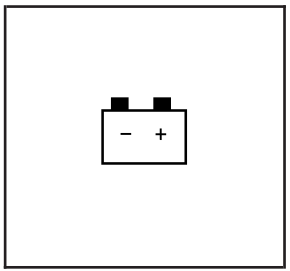

**Version américaine illustrée. Version canadienne semblable.**

Lorsque le moteur à essence est coupé et que la clé est en position ON/RUN (marche), la position de l'indicateur du compte-tours montre l'état du véhicule :

- La position AUTO STOP (coupre automatique) indique que le véhicule est toujours capable de se déplacer et que le moteur peut redémarrer à n'importe quel moment avec la fonction de démarrage automatique.
- La position OFF (arrêt) indique que le moteur est coupé.

Lorsque le moteur fonctionne, le compte-tours indique le nombre de tours du moteur par minute (tr/min).

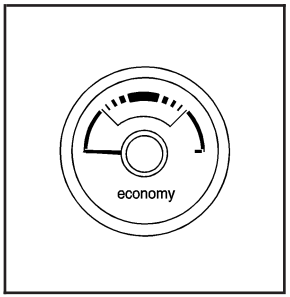
## Témoin du système de charge



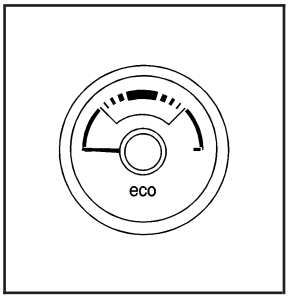

Ce témoin s'allume brièvement quand vous mettez le contact en position ACC/ACCESSORY (accessoires) ou ON/RUN (marche) sans que le moteur tourne, afin de confirmer son bon fonctionnement.

Il doit s'éteindre lorsque le moteur a démarré. S'il reste allumé ou s'allume en cours de route, il peut y avoir un problème au niveau du système de charge. Un message de système de charge peut également s'afficher au centralisateur informatique de bord (CIB). Se reporter à *Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages à la page 3-13* pour de plus amples informations. Ce témoin peut indiquer un problème électrique. Le faire immédiatement vérifier. Si vous devez parcourir une courte distance avec ce témoin allumé, désactiver tous les accessoires tels que la radio et le climatiseur.

## Sonde de consommation d'essence




**États-Unis**




**Canada**

Cette jauge indique quand le rendement énergétique du véhicule est élevé.

En modifiant vos habitudes de conduite afin d'accroître le temps d'économie en roulant, votre consommation diminuera. Si vous roulez de manière à diminuer la consommation de carburant, l'indicateur se déplace dans la bande de rendement élevé. Si vous consommez plus, l'indicateur se déplace dans la bande de rendement moindre. La jauge comporte plusieurs zones, indiquant différents niveaux de rendement en accélération ou décélération.

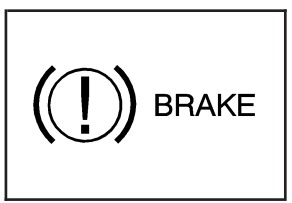
## Témoin du système de freinage

Avec le commutateur d'allumage en position ON/RUN (marche), le témoin du système de freinage s'allume lorsque vous serrez le frein de stationnement. Si vous essayez de conduire après avoir serré le frein de stationnement, un carillon retentit lorsque la vitesse du véhicule dépasse 8 km/h (5 mi/h).

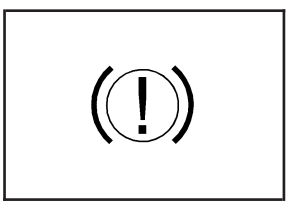
Le système de freinage hydraulique du véhicule comporte deux parties. Si l'une d'elles ne fonctionne pas, l'autre peut encore fonctionner et arrêter le véhicule. Pour un bon freinage, cependant, il faut que les deux parties fonctionnent normalement.

Si le témoin d'avertissement s'allume et que le carillon sonne, il pourrait y avoir un problème de frein. Faire inspecter immédiatement votre système de freinage.

Ce témoin s'allume également en cas de bas niveau du liquide de frein. Pour plus d'informations, se reporter au guide du propriétaire.




**États-Unis**



**Canada**

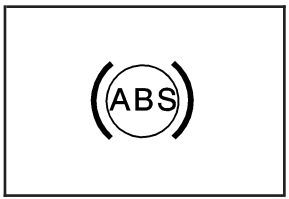
Ce témoin devrait s'allumer brièvement lorsque le contact est à la position ON/RUN (marche). S'il ne s'allume pas à ce moment-là, le faire réparer de façon à pouvoir être averti en cas de problème.

### ⚠ ATTENTION:

Le système de freinage peut ne pas fonctionner correctement si le témoin du système de freinage est allumé. Conduire avec ce témoin allumé peut causer une collision. Si le témoin est toujours allumé après le rangement et l'arrêt du véhicule, faire remorquer celui-ci pour intervention.

Si le témoin s'allume en cours de route, quitter la voie de circulation et immobiliser prudemment le véhicule. La pédale peut être plus difficile à enfoncer ou être plus proche du plancher. Il se peut que le véhicule s'immobilise moins rapidement. Si le témoin ne s'éteint pas, faire remorquer et réparer le véhicule. Se reporter à la rubrique *Remorquage du véhicule à la page 4-2*.

## Témoin de système de freinage antiblocage



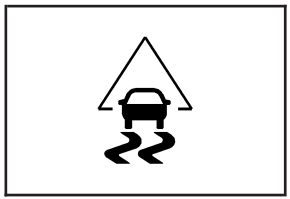

Sur les véhicules équipés du système ABS, ce témoin s'allume brièvement en position ON/RUN (marche).

Cela est normal. Si le témoin ne s'allume pas, le faire réparer pour qu'il puisse vous avertir en cas de problème.

Si le témoin ABS reste allumé, couper le contact. Si le témoin s'allume en roulant, s'arrêter dès que possible et couper le contact. Puis, redémarrer le moteur pour réinitialiser le système. Si le témoin ABS reste encore allumé ou s'allume en roulant, cela signifie que votre véhicule doit être réparé. Si le témoin du système de freinage normal n'est pas allumé, les freins fonctionnent toujours, mais la fonction antiblocage ne peut être utilisée. Si le témoin du système de freinage normal est allumé, les freins antiblocage ne fonctionnent pas et les freins ordinaires présentent une défectuosité. Se reporter à la rubrique *Témoin du système de freinage à la page 3-6*.

Si le véhicule est équipé d'un centralisateur informatique de bord (CIB), voir *Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages à la page 3-13* pour les messages du CIB au sujet des freins.

## Témoin StabiliTrak$^{MD}$



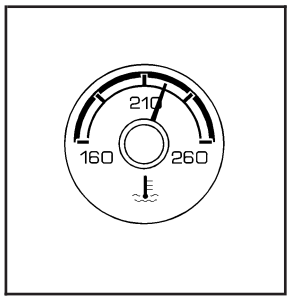
Sur les véhicules équipés du StabiliTrak, ce témoin s'allume brièvement quand le commutateur d'allumage est mis en position ON/RUN (marche).

Si ce n'est pas le cas, faire réparer le véhicule par le concessionnaire. Si le système fonctionne correctement, le témoin s'éteint.

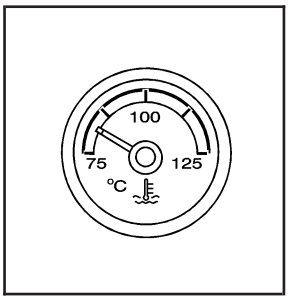
Ce témoin clignote lorsque le système de sécurité est activé.

S'il reste allumé en roulant, il se peut qu'il y ait un problème avec le système StabiliTrak et le véhicule doit être contrôlé. Se reporter au guide du propriétaire pour plus d'informations.

## Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur




États-Unis

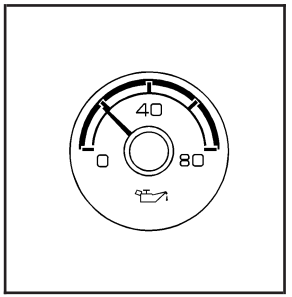



Canada

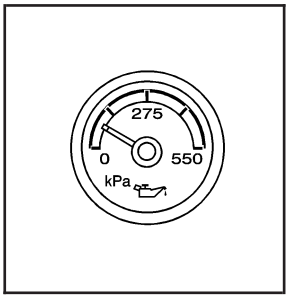
Cet indicateur donne la température du liquide de refroidissement du moteur.

C'est aussi une indication de la charge imposée au moteur de votre véhicule. Pendant une grande partie de son fonctionnement, l'aiguille se trouve à 100 °C (210 °F) ou au-dessous. Si vous tirez une charge ou si vous montez des côtes, il est normal que la température fluctue et dépasse 113 °C (235 °F). Cependant, si l'indicateur atteint le repère de 125 °C (260°F), c'est une indication que le système de refroidissement fonctionne au-delà de sa capacité.

## Manomètre à huile




États-Unis




Canada

L'indicateur de pression d'huile montre la pression d'huile-moteur en psi (livres par pouce carré) lorsque le moteur tourne. Les véhicules destinés au marché canadien montrent la pression en kPa (kilopascals).

La pression d'huile doit être de 200 à 550 kPa (29 à 80 lb/po$^2$). Dans certaines situations, comme pendant un ralenti prolongé par temps chaud, elle peut tomber à 105 kPa (15 lb/po$^2$) et être toujours considérée comme normale.

Une lecture dans la zone de basse pression peut être causée par un niveau d'huile dangereusement bas ou un autre problème causant une basse pression d'huile. Vérifier le niveau d'huile dès que possible.

## ⚠ ATTENTION:

Ne pas continuer à rouler si la pression d'huile est faible. Le moteur peut devenir tellement chaud qu'il peut prendre feu. Quelqu'un pourrait être brûlé. Vérifier l'huile dès que possible et faire réparer le véhicule.

***Remarque:*** **Le manque d'entretien correcte de l'huile moteur peut endommager le moteur. Les réparations ne seront pas couvertes par la garantie du véhicule. Toujours respecter le programme d'entretien de ce manuel pour les vidanges d'huile moteur.**

## AUTO STOP (coupure automatique)

Lorsque le moteur passe en mode de coupure automatique du moteur, la jauge de pression d'huile tombe à zéro lorsque le compte-tours est en position AUTO STOP. Ceci est normal et la pression d'huile reviendra à la normale une fois que le moteur démarrera.

Se reporter à *Démarrage du véhicule à la page 2-3* pour plus de renseignements.

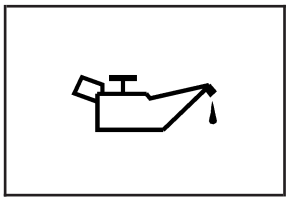
AUTO STOP s'affiche au centralisateur informatique de bord (CIB) lorsque la vitesse du véhicule est nulle. Se reporter à *Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages à la page 3-13* pour plus d'informations.

## Témoin de pression d'huile

### ⚠ ATTENTION:

Ne pas continuer à rouler si la pression d'huile est faible. Le moteur peut devenir tellement chaud qu'il peut prendre feu. Quelqu'un pourrait être brûlé. Vérifier l'huile dès que possible et faire réparer le véhicule.

***Remarque:*** **Le manque d'entretien correcte de l'huile moteur peut endommager le moteur. Les réparations ne seront pas couvertes par la garantie du véhicule. Toujours respecter le programme d'entretien de ce manuel pour les vidanges d'huile moteur.**

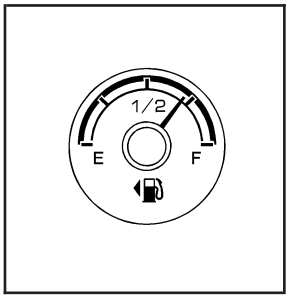


Ce témoin s'allume brièvement à titre de contrôle de fonctionnement lorsque l'allumage est en position ON/RUN (marche). Si tel n'est pas le cas, faire contrôler le véhicule.

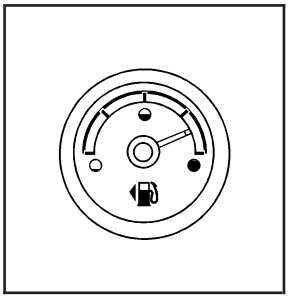
Si le témoin s'allume et reste allumé, cela signifie que l'huile ne circule pas correctement dans le moteur. Il n'y a peut-être pas assez d'huile ou il y a un autre problème dans le système.

Au cours d'une coupure automatique, la pression d'huile est nulle mais ce témoin ne s'allume pas.

## Jauge de carburant




États-Unis



Canada

Lorsque le contact est mis, la jauge de carburant indique approximativement la quantité de carburant restant dans le réservoir. La jauge indique tout d'abord E (vide) avant même que le réservoir soit vide mais vous devez faire le plein dès que possible.

Une flèche sur l'indicateur de carburant indique le côté où se trouve la trappe de carburant du véhicule.

Voici quatre situations pouvant se produire avec l'indicateur de carburant. Aucune de ces situations n'indique un problème :

- À la station-service, la pompe à carburant s'arrête avant que l'indicateur atteigne le F (plein).
- Il faut un peu plus ou un peu moins de carburant pour remplir le réservoir que ne le montre l'indicateur de niveau de carburant. Par exemple, l'aiguille indique que le réservoir est à moitié plein, mais en réalité pour faire le plein il faut ajouter un peu plus ou un peu moins de carburant que la moitié de la capacité du réservoir.
- L'aiguille de l'indicateur oscille un peu dans les virages ou à l'accélération.
- L'indicateur ne revient pas à E (vide) quand le contact est coupé.

# Centralisateur informatique de bord (CIB)

## Options du menu Trajet/Carburant

Presser le bouton Trajet/Carburant pour afficher la tension de batterie. Pour plus de détails, se reporter à « Fonctionnement et affichages du CIB » dans le guide du propriétaire.

### BATTERY VOLTAGE (tension de la batterie)

Cet écran indique la tension actuelle de la batterie. Si la tension est dans une plage normale, sa valeur s'affichera. Par exemple, l'écran peut indiquer BATTERY VOLTAGE 13.2 VOLTS (tension de batterie de 13,2 volts). Si la tension est basse, l'écran indiquera LOW (basse). Si la tension est haute, l'affichage indiquera HIGH (haute). Le système de recharge de la batterie de votre véhicule régule la tension en fonction de l'état de la batterie.

Lors de la consultation de cette information à l'écran du CIB, la tension de la batterie peut varier. Ceci est normal. Se reporter à « Témoin du système de charge » dans le guide du propriétaire pour de plus amples informations. S'il y a un problème de système de charge de la batterie, le CIB affichera un message. Voir *Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages à la page 3-13*.

### INST ECONOMY (consommation instantanée)

Cet écran affiche normalement la consommation instantanée. Lorsque le véhicule est en mode de coupure automatique, AUTO STOP (arrêt automatique) sera affiché. Se reporter à *Démarrage du véhicule à la page 2-3* pour plus d'informations. L'affichage peut aussi indiquer si le véhicule est en mode V4 ou V8. Se reporter à « Active Fuel Management (gestion active du carburant) » dans le guide du propriétaire pour plus d'informations.

## Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages

Des messages d'avertissement apparaissent sur le centralisateur informatique de bord pour informer le conducteur des changements d'état du véhicule et de la nécessité d'intervenir pour corriger la situation. Si plusieurs messages doivent s'afficher, ils apparaissent l'un après l'autre. Certains messages peuvent ne pas nécessiter d'intervention immédiate, mais vous devez appuyer sur le bouton de sélection ou sur la commande de remise à zéro du compteur journalier située sur le groupe d'instruments du tableau de bord pour accuser réception du message et l'effacer de l'écran. Certains messages ne peuvent pas être effacés car ils sont plus urgents. Il est nécessaire d'intervenir sur le véhicule avant de pouvoir les effacer de l'écran du centralisateur informatique de bord. Voici la liste des messages pouvant s'afficher et quelques renseignements s'y rapportant. Pour plus d'informations sur d'autres message du centralisateur informatique de bord, se reporter à la rubrique « Avertissements et messages du centralisateur informatique de bord » dans l'index du guide du propriétaire.

### SERVICE BATTERY CHARGING SYSTEM (faire réparer le circuit de charge de la batterie)

Si le système de batterie hybride est défaillant ou défectueux, ce message apparaît au CIB. La fonction de coupure automatique du moteur est désactivée et le témoin du système de batterie/de charge apparaît dans le groupe d'instruments du tableau de bord. Se reporter à la rubrique « Témoin de batterie » dans l'index du guide du propriétaire.

Conduire lorsque ce témoin est allumé peut entraîner le déchargement de vos batteries. Faire vérifier le système électrique dès que possible. Appuyer sur le bouton de sélection ou sur la commande de remise à zéro du compteur journalier située sur le groupe d'instruments du tableau de bord pour accuser réception de ce message et l'effacer de l'écran du centralisateur informatique de bord.

## HOOD OPEN (capot ouvert)

Si le capot n'est pas complètement fermé ou s'il y a un problème de contacteur de capot, ce message sera affiché. Fermer le capot pour effacer le message. Si le message HOOD OPEN reste affiché après vérification de la fermeture du capot, le contacteur de capot doit être contrôlé. Une pression du bouton de sélection ou de la tige de réinitialisation du compteur de trajet sur le groupe d'instruments du tableau de bord permet d'accuser réception de ce message et de l'effacer de l'écran du CIB.

Lorsque ce message s'affiche, la fonction de coupure automatique ne fonctionne pas. Si le véhicule est en mode de coupure automatique lorsque ce message apparaît, le moteur démarrera instantanément.

## OIL PRESSURE LOW STOP ENGINE (pression d'huile basse/couper le moteur)

Si la pression d'huile est basse, ce message s'affiche à l'écran du centralisateur informatique de bord. Arrêter le véhicule dès que vous pouvez le faire en toute sécurité et ne pas le remettre en marche avant que la cause de la basse pression d'huile soit corrigée. Vérifier le niveau d'huile dès que possible et faire réparer le véhicule. Se reporter à la rubrique « Huile moteur » dans l'index du guide du propriétaire.

## SERVICE BRAKE SYSTEM (réparer le système de freinage)

Ce message sera affiché en cas de problème de système de freinage. Vous pourrez toujours freiner, mais le freinage sera notablement plus difficile. Se ranger dans un endroit sûr et faire remorquer le véhicule jusqu'à la concession la plus proche pour faire contrôler le véhicule. Se reporter à « Freins », « Témoin du système de freinage » et « Témoin du système de freinage ABS » dans l'index du guide du propriétaire.

## SERVICE HYBRID SYSTEM (réparer le système hybride)

Si ce message s'affiche au CIB, le véhicule peut continuer à rouler mais devra être contrôlé au plus tôt.

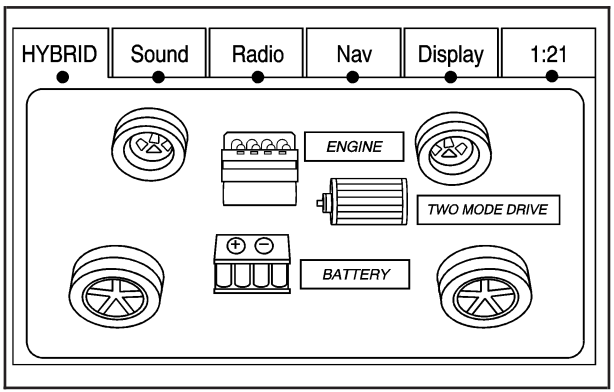
## SERVICE POWER STEERING (réparer la direction assistée)

Ce message s'affiche si un problème a été détecté au niveau de la direction assistée. Faire réparer le véhicule immédiatement par un concessionnaire.

# Systèmes audio

## Système de navigation/radio

Pour les véhicules équipés d'un système de navigation, se reporter au manuel du système de navigation pour plus d'information.




Pour voir l'écran hybride, presser le bouton MENU de la radio. L'écran hybride s'affiche en entrant dans le menu Configuration.

L'écran affiche :

- Coupure automatique
- Battery Not Charging (la batterie ne charge pas)
- Engine Idle (Ralenti du moteur)
- Modes 2WD et 4WD pour :
  - Engine Power (puissance provenant du moteur)
  - Battery Power (puissance provenant de la batterie)
  - Hybrid Power (puissance hybride)

## ✍ NOTES

# Section 4 Conduite de votre véhicule

**Votre conduite, la route et le véhicule** .....4-2
Direction assistée électrique .....4-2

**Remorquage** .....4-2
Remorquage du véhicule .....4-2
Traction d'une remorque .....4-2

# Votre conduite, la route et le véhicule

## Direction assistée électrique

Ce véhicule possède une direction à assistance électrique à la demande au lieu d'une direction à assistance hydraulique permanente conventionnelle. Elle utiliser l'électricité fournie par la même batterie que celle rechargée par le système de freinage régénératif.

Étant donné que le système est une assistance électrique à la demande, l'énergie n'est utilisée que lorsque le volant est tourné ou lorsque le boîtier de direction est utilisé pour contribuer à isoler les irrégularités de la route. Ce système n'utilise pas de liquide de direction assistée est donc sans entretien.

# Remorquage

## Remorquage du véhicule

Consulter votre concessionnaire ou un service de remorquage professionnel si le véhicule en panne doit être remorqué.

## Traction d'une remorque

Pour plus d'informations, se reporter à la rubrique « Traction d'une remorque » dans l'index du guide du propriétaire.

## Poids de la remorque

Quel est le poids maximal de la remorque que votre véhicule peut tracter en toute sécurité?

Cela dépend de l'utilisation de l'ensemble véhicule-remorque. Par exemple, la vitesse, l'altitude, la déclivité, la température extérieure et la fréquence d'utilisation du véhicule pour tracter une remorque sont tous des facteurs importants. Cela dépend aussi de l'équipement spécial monté sur le véhicule, et du poids au timon que votre véhicule peut supporter.

Le poids maximal de la remorque est calculé en supposant que seul le conducteur prend place dans le véhicule remorqueur et que celui-ci est équipé de tout le matériel nécessaire à la traction de remorque. Le poids du matériel optionnel supplémentaire, des passagers et du chargement du véhicule remorqueur doit être soustrait du poids maximal de la remorque.

Utiliser les tableaux suivants pour déterminer quel poids peut atteindre le véhicule en fonction du modèle du véhicule et des options.

| Véhicule | Rapport de pont | Poids maximal de la remorque | PNBC* |
|---|---|---|---|
| 2WD V8 de 6,0 L | 3,08 | 2 812 kg (6 200 lb) | 5 443 kg (12 000 lb) |
| 4WD V8 de 6,0 L | 3,08 | 2 722 kg (6 000 lb) | 5 443 kg (12 000 lb) |
| *Le poids nominal brut combiné (PNBC) est le poids total permis pour un véhicule et sa remorque entièrement chargés, c'est-à-dire avec tous les passagers, le chargement, l'équipement et les éléments de conversion. Le PNBC de votre véhicule ne devrait pas être dépassé. | | | |

## Freins de remorque

Si vous tractez une remorque équipée de freins de remorque et si vous serrez les freins de remorque alors que vous roulez à une vitesse inférieure à 40 km/h (25 mi/h), il se peut que le véhicule passe en mode d'arrêt automatique même si vous n'appuyez pas sur la pédale de frein. Si vous utilisez manuellement le système de freinage de la remorque, il se peut que le véhicule hybride réagisse comme si vous utilisiez la pédale de freinage du véhicule.

Vous pouvez toujours vérifier le bon fonctionnement des freins de la remorque. Si vous serrez manuellement les freins de la remorque pendant une période prolongée, le message SERVICE BRAKE SYSTEM (réparer le système de freinage) apparaît sur le centralisateur informatique de bord. Ce message s'efface lorsque vous desserrez les freins de la remorque. Aucune autre action n'est nécessaire. Pour plus d'informations, se reporter à « Freins de la remorque » dans l'index du guide du propriétaire du véhicule.

## ✍ NOTES

# Section 5 Réparation et entretien de l'apparence


**Entretien** .....5-2
Entretien par le propriétaire .....5-2
**Vérification sous le capot** .....5-3
Dispositifs et câblage haute tension .....5-3
Aperçu du compartiment moteur .....5-4
Liquide de boîte de vitesses automatique .....5-6
Module de commande d'alternateur/moteur d'entraînement - bouchon de pression de réservoir d'équilibre de liquide de refroidis .....5-6
Module de commande d'alternateur/moteur d'entraînement - système de refroidissement .....5-7
Liquide de direction assistée .....5-12
Freins .....5-12
Batterie .....5-17
Démarrage avec batterie auxiliaire .....5-18
**Remplacement des ampoules** .....5-24
Feux arrière, clignotants, feux d'arrêt et feux de recul .....5-24
Ampoules de rechange .....5-25
**Réseau électrique** .....5-25
Fusibles et disjoncteurs .....5-25
Bloc-fusibles sous le capot .....5-26
**Pneus** .....5-28
Gonflement - Pression des pneus .....5-28
Fonctionnement du dispositif de surveillance de la pression de pneu .....5-29
Inspection et permutation des pneus .....5-33
Chaînes à neige .....5-34
Au cas d'un pneu à plat .....5-34
Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Sans sélecteur) .....5-36
Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Avec sélecteur) .....5-46
Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus .....5-56
**Capacités et spécifications** .....5-58

# Entretien

## Entretien par le propriétaire

### ⚠ ATTENTION:

Ne jamais essayer d'effectuer soi-même l'entretien des composants hybrides. Vous pourriez vous blesser et endommager le véhicule en procédant vous-même à l'entretien. L'entretien et la réparation de ces composants hybrides doivent être effectués par un mécanicien formé disposant des connaissances et outils appropriés.

### ⚠ ATTENTION:

Vous pouvez être blessé et le véhicule pourrait être endommagé si vous essayez de faire vous-même les travaux d'entretien sans savoir exactement comment vous y prendre.

- Avant d'entreprendre une opération d'entretien, s'assurer de posséder les connaissances et l'expérience suffisantes ainsi que les pièces de rechange et les outils adéquats.
- S'assurer d'utiliser les écrous, les boulons et autres éléments de fixation adéquats. On peut aisément confondre les éléments de fixation des systèmes anglais et métrique. Des éléments de fixation incorrects risquent à la longue de se briser ou de se détacher. Vous pourriez être blessé.

Si vous effectuez vous-même certains travaux d'entretien, procurez-vous le manuel d'entretien approprié. Il vous renseignera beaucoup plus sur l'entretien du véhicule que ce guide. Pour commander le manuel d'entretien approprié, se reporter à « Renseignements sur la commande de guides de réparation » dans le guide du propriétaire.

Le véhicule est équipé d'un système de sacs gonflables. Avant d'essayer d'effectuer vous-même l'entretien sur votre véhicule, se reporter à « Réparation d'un véhicule muni de sacs gonflables » dans le guide du propriétaire.

Garder un dossier avec tous les reçus des pièces et faire une liste du kilométrage et des dates auxquels les travaux ont été effectués. Se reporter à « Fiche d'entretien » dans le guide du propriétaire.

# Vérification sous le capot

## Dispositifs et câblage haute tension

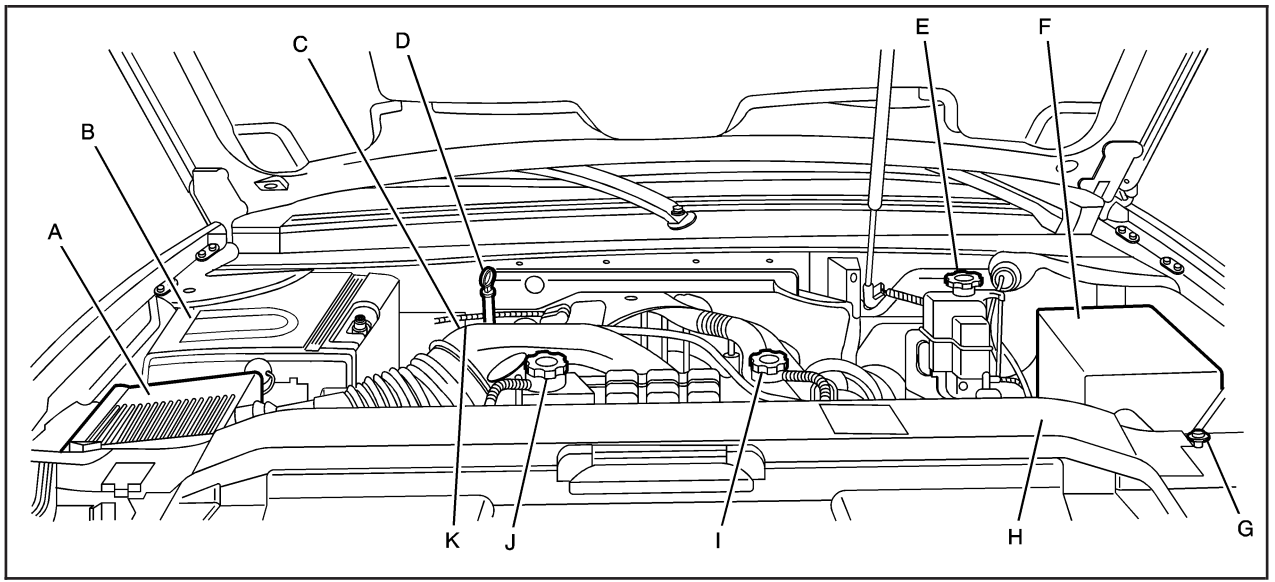
### ⚠ ATTENTION:

L'exposition à une haute tension peut causer des chocs, des brûlures, voire même la mort. Les systèmes haute tension de votre véhicule ne peuvent être réparés que par des techniciens ayant suivi une formation spéciale.

Les dispositifs haute tension sont identifiés par des étiquettes. Ne pas déposer, ouvrir, écarter ou modifier ces dispositifs. Les câbles haute tension possèdent un revêtement orange. Ne pas sonder, endommager, couper ou modifier le câblage haute tension.

## Aperçu du compartiment moteur

Lorsque vous ouvrez le capot de votre véhicule, vous pouvez voir :



A. Se reporter à la rubrique « Filtre à air du moteur » dans le du guide du propriétaire.

B. Module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur (DMCM). Se reporter à *Module de commande d'alternateur/moteur d'entraînement - système de refroidissement à la page 5-7*.

C. Jauge d'huile moteur. Se reporter à la rubrique « Huile moteur » dans le guide du propriétaire.

D. Jauge de liquide de boîte de vitesses automatique. Se reporter à *Liquide de boîte de vitesses automatique à la page 5-6*.

E. Réservoir de liquide pour freins. Se reporter à la rubrique *Freins à la page 5-12*.

F. Se reporter à « Bloc-fusibles du compartiment moteur » dans le guide du propriétaire.

G. Se reporter à « Liquide de lave-glace » dans le guide du propriétaire.

H. Bloc-fusibles hybride du compartiment moteur. Se reporter à la rubrique *Bloc-fusibles sous le capot à la page 5-26*.

I. Bouchon du réservoir d'expansion du liquide de refroidissement DMCM. Se reporter à *Module de commande d'alternateur/moteur d'entraînement - bouchon de pression de réservoir d'équilibre de liquide de refroidissement à la page 5-6*.

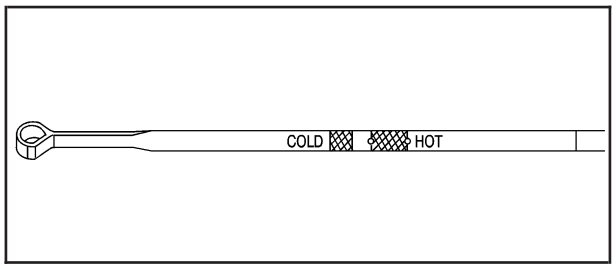
J. Se reporter à « Bouchon de réservoir d'expansion de liquide de refroidissement » dans le guide du propriétaire.

K. Bouchon de remplissage d'huile moteur. Se reporter à « Huile moteur » dans le guide du propriétaire.

## Liquide de boîte de vitesses automatique

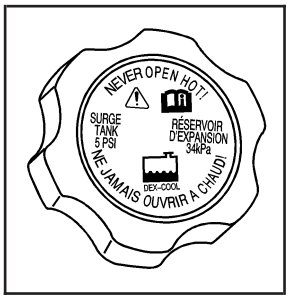
Pour plus d'informations, se reporter à la rubrique « Liquide de boîte de vitesses automatique » dans l'index du guide du propriétaire.

## Vérification du niveau du liquide




Voici à quoi ressemble la jauge de la boîte de vitesses automatique de votre véhicule. Pour plus d'informations sur son emplacement, se reporter à la rubrique *Aperçu du compartiment moteur à la page 5-4*.

## Module de commande d'alternateur/ moteur d'entraînement - bouchon de pression de réservoir d'équilibre de liquide de refroidis




Se reporter à *Aperçu du compartiment moteur à la page 5-4* pour plus d'informations sur l'emplacement.

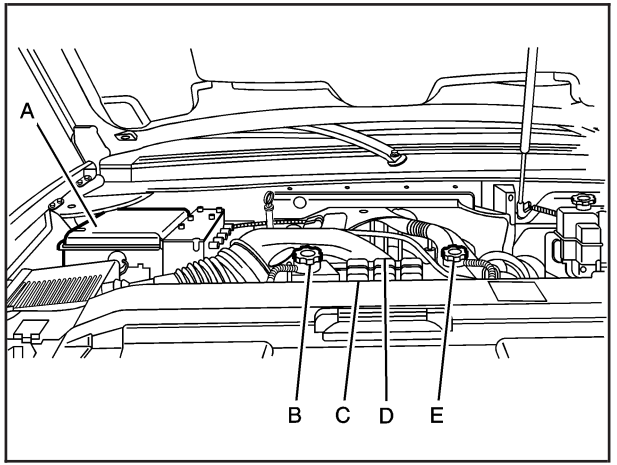
Le bouchon de pression du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement du module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur (DMCM) doit être parfaitement en place sur le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement hybride.

***Remarque:*** **Si le bouchon de pression n'est pas bien fermé, le liquide de refroidissement risque de s'échapper et le module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur (DMCM) risque d'être endommagé. S'assurer de fixer le bouchon correctement et solidement.**

## Module de commande d'alternateur/ moteur d'entraînement - système de refroidissement

Le véhicule est équipé non seulement d'un système de refroidissement classique, mais également d'un système de refroidissement pour le système DMCM. L'entretien de ce système est différent de celui du système de refroidissement principal du véhicule. Le système de refroidissement DMCM comprend un réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM, un bouchon de réservoir d'expansion de liquide DMCM, des pompes de refroidissement DMCM, un radiateur de refroidissement hybride et le module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur (DMCM). Le système de refroidissement DMCM utilise un mélange 50/50 de DEX-COOL$^{MC}$ et d'eau déminéralisée disponible auprès de votre concessionnaire. Pour plus d'informations, se reporter aux rubriques « Liquide de refroidissement du moteur » et « Système de refroidissement » dans le guide du propriétaire.

Lorsque vous décidez qu'il est possible de soulever le capot sans danger, voici ce que vous y trouverez :




A. Module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur (DMCM)

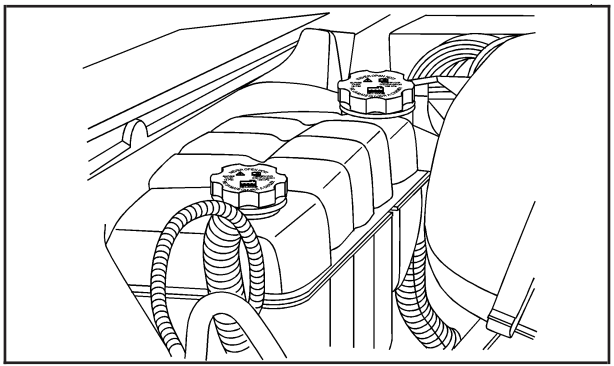
B. Bouchon de réservoir d'expansion de liquide de refroidissement du moteur

C. Réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM/Réservoir d'expansion de liquide de refroidissement du moteur

D. Flexibles de refroidissement DMCM (invisibles)

E. Bouchon de réservoir de liquide de refroidissement DMCM

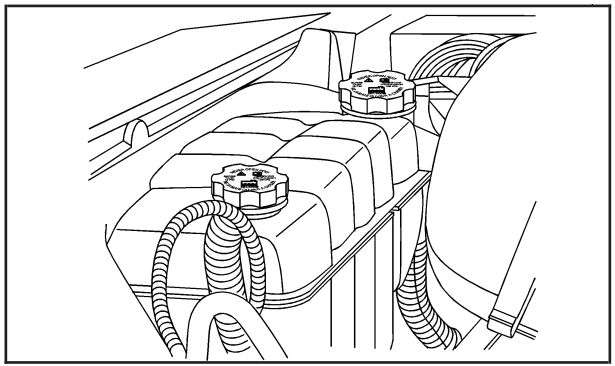
Si le liquide de refroidissement situé dans le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM se met à bouillir, ne rien faire jusqu'à ce qu'il refroidisse.



Le niveau du liquide de refroidissement doit se trouver au niveau ou au-dessus du repère FULL COLD (plein à froid) lorsque le véhicule stationne sur une surface plane. Si tel n'est pas le cas, il y a peut-être une fuite au niveau du noyau de refroidisseur DMCM, du bouchon de pression DMCM, des flexibles du refroidisseur DMCM, de la pompe de refroidissement DMCM ou ailleurs dans le système de refroidissement DMCM.

***Remarque:*** **Faire fonctionner le moteur en cas de fuite dans le système de refroidissement hybride peut entraîner la perte par le système de refroidissement hybride de tout le liquide de refroidissement et endommager le système. Corriger toute fuite avant de conduire le véhicule ou de démarrer le moteur.**

## Comment ajouter du liquide de refroidissement dans le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM



Si vous n'avez pas encore trouvé la source du problème, s'assurer que le liquide de refroidissement est visible dans le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM.

Si le liquide de refroidissement est visible, ajouter un liquide de refroidissement pré-mixé DEX-COOL$^{MC}$, disponible auprès de votre concessionnaire, dans le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM, en s'assurant préalablement que le système de refroidissement DMCM et notamment le bouchon du réservoir d'expansion du liquide de refroidissement DMCM est froid avant de le faire. Procéder comme suit.

## ⚠ ATTENTION:

La vapeur et les liquides en ébullition peuvent jaillir d'un système de refroidissement chaud et brûler gravement celui qui y touche. Ils sont sous pression et si le bouchon de pression du réservoir d'équilibre de liquide de refroidissement est tourné, même un peu, ils peuvent jaillir à une très grande vitesse. Ne jamais tourner le bouchon lorsque le système de refroidissement est chaud, y compris le bouchon du réservoir d'expansion. S'il faut absolument tourner le bouchon du système de refroidissement, attendre que le système de refroidissement et le bouchon du réservoir d'expansion soient refroidis.

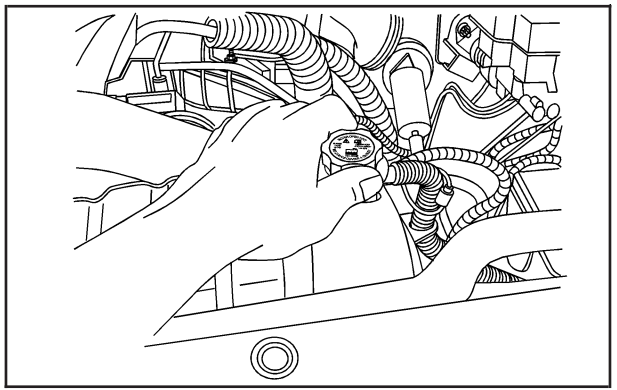
***Remarque:*** **L'utilisation de liquide de refroidissement autre que le liquide prémélangé DEX-COOL, disponible chez votre concessionnaire, peut endommager votre véhicule. Les réparations ne seraient pas couvertes par votre garantie. Toujours utiliser du liquide de refroidissement prémélangé DEX-COOL (sans silicate) pour votre véhicule.**

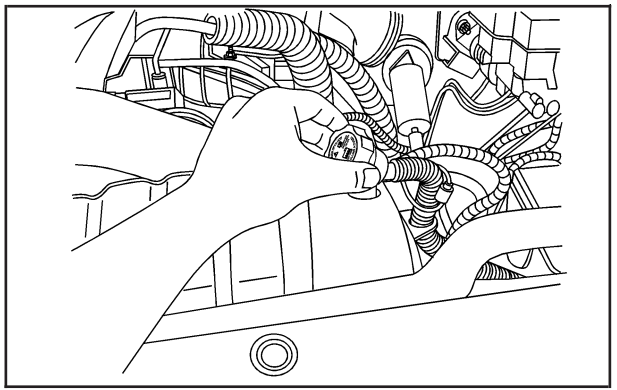
## ⚠ ATTENTION:

On risque de se brûler si l'on renverse du liquide de refroidissement sur des pièces chaudes du moteur. Le liquide de refroidissement contient de l'éthylène glycol qui brûlerait si les pièces du moteur sont suffisamment chaudes. Ne pas déverser de liquide de refroidissement sur un moteur chaud.

Si le réservoir de liquide de refroidissement DMCM est vide, le véhicule doit être contrôlé par votre concessionnaire et une procédure de remplissage particulière doit être effectuée.

***Remarque:*** **Essayer de remplir vous-même le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM lorsque le réservoir est vide peut endommager votre véhicule. Votre véhicule doit être réparé.**

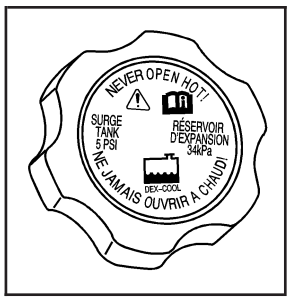




1. Garer le véhicule sur une surface plane et arrêter le moteur. Retirer le bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM lorsque le système de refroidissement DMCM et en particulier le bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM et les flexibles DMCM ne sont plus chauds. Tourner lentement le bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM vers la gauche d'un tour complet environ. Attendre 30 secondes.
2. Continuer ensuite à tourner le bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM lentement puis le retirer.
3. Ajouter le mélange DEX-COOL$^{MC}$, disponible chez votre concessionnaire, dans le réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère FULL COLD (plein à froid).

4. Mettre l'allumage en position ON/RUN (marche) sans démarrer le moteur. Les pompes de refroidissement hybrides fonctionneront et l'air emprisonné sera expurgé au réservoir d'expansion.
5. Ajouter le liquide pré-mélangé DEX-COOL[MC], disponible chez votre concessionnaire, jusqu'à ce que le niveau de liquide de refroidissement se maintienne au repère FULL COLD (plein à froid). Ceci ne devrait pas prendre plus de deux minutes de fonctionnement de la pompe de refroidissement hybride.

   Si le niveau ne peut être maintenu au repère FULL COLD (plein à froid), le véhicule doit être contrôlé. Contacter votre concessionnaire.




6. Replacer ensuite le bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement DMCM. S'assurer que le bouchon de pression est bien serré à la main et bien en place.

***Remarque:*** **L'utilisation d'eau du robinet, de produits d'étanchéité ou de conditionneurs pour le système de refroidissement pour tenter d'arrêter les fuites de liquide peut endommager les systèmes de refroidissement du moteur et DMCM. Ne jamais utiliser d'eau du robinet, de produits d'étanchéité ou de conditionneurs pour votre système de refroidissement.**

## Liquide de direction assistée

Le véhicule dispose d'une direction assistée électrique n'utilisant pas de liquide de direction assistée.

## Freins

### Liquide de frein

Le réservoir du maître-cylindre des freins est rempli de liquide pour freins DOT 3. Se reporter à *Aperçu du compartiment moteur à la page 5-4* pour connaître l'emplacement du réservoir.

Seules deux raisons provoquent la baisse de niveau de liquide de frein :

- Le niveau de liquide de frein baisse en raison de l'usure normale des garnitures de frein. Lorsque des garnitures neuves sont posées, le niveau de liquide remonte.
- Une fuite de liquide du système hydraulique de frein peut également provoquer une baisse de niveau de liquide. Faire réparer le système hydraulique de frein, car une fuite signifie que tôt ou tard les freins ne fonctionneront plus de manière correcte.

Ne pas ajouter de liquide de frein. L'ajout de liquide ne supprimera pas une fuite. Si du liquide est ajouté quand les garnitures de freins sont usées, le niveau de liquide sera trop élevé lorsque de nouvelles garnitures seront posées. Ajouter ou enlever du liquide au besoin, seulement lorsque un travail sur le système hydraulique de freinage est exécuté.

## ⚠ ATTENTION:

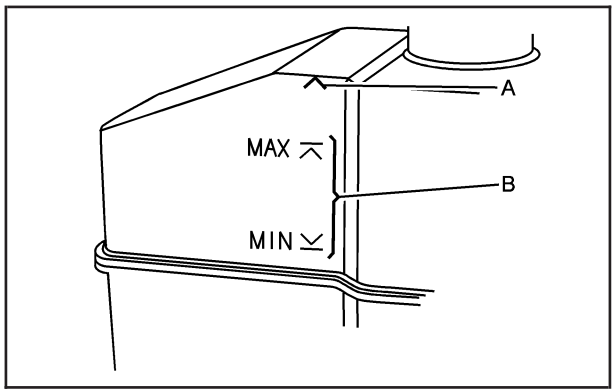
Si trop de liquide de frein est ajouté, celui-ci peut couler sur le moteur et s'enflammer si le moteur est assez chaud. Vous ou d'autres personnes pourriez être brûlés et le véhicule pourrait être endommagé. Ajouter du liquide de freins seulement lorsque des travaux sont effectués sur le système hydraulique de freinage. Se reporter à « Vérification du liquide de frein » dans cette section.

Lorsque le niveau du liquide de frein est bas, le témoin du système de freinage s'allume. Se reporter à « Témoin du système de freinage » dans le guide du propriétaire.

Se reporter au Programme d'entretien afin de déterminer quand vérifier le liquide de frein. Se reporter à « Programme d'entretien » dans le guide du propriétaire.

## Vérification du liquide de frein

Contrôler le liquide de frein en examinant le réservoir de liquide de frein. Se reporter à *Aperçu du compartiment moteur à la page 5-4*.




Moteur ne tournant pas pendant au moins une minute, le niveau de liquide maximum (A) se situe au sommet du corps du réservoir. Moteur tournant, le niveau de liquide doit se trouver dans la plage correcte de fonctionnement (B), entre les repères MIN et MAX. Si tel n'est pas le cas, le système hydraulique de freinage doit être contrôlé pour détecter la présence éventuelle de fuites.

Lorsque le travail est terminé sur le circuit de freinage hydraulique, s'assurer que le niveau du liquide, moteur tournant, se trouve dans la plage correcte de fonctionnement (B), entre les repères MIN et MAX.

### Liquide approprié

Utiliser uniquement du liquide de frein DOT-3 neuf provenant d'un récipient scellé. Se reporter à « Liquides et lubrifiants recommandés » dans le guide du propriétaire.

Nettoyer toujours le bouchon du réservoir de liquide de frein ainsi que la surface autour du bouchon avant de l'enlever. Cela aidera à empêcher la saleté de pénétrer dans le réservoir.

**⚠ ATTENTION:**

Les freins risquent de ne pas fonctionner correctement si un liquide incorrect est utilisé pour le circuit hydraulique de freinage. Ceci pourrait provoquer un accident. Toujours utiliser le liquide de frein adéquat.

*Remarque:*

- **L'emploi d'un liquide incorrect risque d'endommager sérieusement les composants du système hydraulique de freinage. Il suffit par exemple que quelques gouttes d'une huile à base minérale, comme de l'huile-moteur, tombent dans le système hydraulique de freinage pour endommager les pièces de ce système au point de devoir les remplacer. Ne laisser personne ajouter un type de liquide incorrect.**
- **Si vous renversez du liquide de frein sur les surfaces peintes du véhicule, la peinture de finition peut se dégrader. Prendre soin de ne pas renverser du liquide de frein sur votre véhicule. Si cela se produit, nettoyer immédiatement. Se reporter à « Lavage du véhicule » dans le guide de propriétaire.**

## Usure des freins

Le véhicule est pourvu de freins à disque. Les plaquettes de freins à disque ont des indicateurs d'usure intégrés qui font un bruit strident en guise d'avertissement quand les plaquettes de freins sont usées et doivent être remplacées. Le bruit peut être permanent ou occasionnel lorsque le véhicule roule, sauf lors d'une pression ferme de la pédale de frein.

### ⚠ ATTENTION:

L'alerte sonore d'usure de frein signifie que les freins vont bientôt perdre leur efficacité. Ceci peut causer un accident. Faire réparer le véhicule dès que vous entendez cette alerte sonore.

***Remarque:*** **Si vous continuez à conduire alors que les plaquettes de freins sont usées, ceci peut entraîner des réparations de freins coûteuses.**

Certaines conditions de conduite ou climatiques peuvent produire un crissement des freins lorsque vous serrez les freins pour la première fois ou légèrement. Ce crissement n'est pas un signe d'une défaillance des freins.

Il est nécessaire de serrer les écrous de roues au couple approprié pour éviter les pulsations des freins. Lors de la permutation des pneus, examiner l'état des plaquettes et serrer les écrous des roues uniformément dans l'ordre approprié selon les indications de couple de serrage figurant sous « Capacités et spécifications » dans le guide du propriétaire.

Les garnitures pour les deux roues du même essieu devraient toujours être remplacées ensemble.

## Course de la pédale de freinage

Consulter votre concessionnaire si la pédale de freins ne revient pas à sa hauteur normale ou s'il y a une augmentation rapide de sa course. Ceci pourrait indiquer que les freins doivent être contrôlés.

## Réglage des freins

Chaque fois que les freins sont utilisés, ils s'ajustent pour compenser l'usure.

## Remplacement des pièces du système de freinage

Le système de freinage d'un véhicule est complexe. Ses nombreuses pièces doivent être de qualité supérieure et doivent bien fonctionner ensemble pour assurer un très bon freinage. Votre véhicule a été conçu et testé avec des pièces de freins de qualité supérieure. Lorsque vous remplacez des pièces du système de freinage — par exemple quand les garnitures de freins sont usées et que des neuves sont posées — s'assurer d'obtenir des pièces de rechange neuves approuvées. Faute de quoi, les freins peuvent ne plus fonctionner de manière correcte. Par exemple, si des garnitures de freins qui ne conviennent pas à votre véhicule sont installées, l'équilibrage entre les freins avant et arrière peut changer — pour le pire. L'efficacité du freinage que vous attendez peut changer de bien d'autres façons si des pièces de rechange incorrectes sont posées.

## Batterie

Le véhicule est pourvu d'une batterie standard de 12 V et d'une batterie hybride haute tension.

Lorsqu'une nouvelle batterie standard 12 V est nécessaire, consulter votre concessionnaire pour obtenir une batterie dont le numéro de remplacement est identique à celui figurant sur l'étiquette de la batterie d'origine.

Lorsque vient le moment d'acquérir une nouvelle batterie hybride haute tension, contactez votre concessionnaire.

Si un sac gonflable se gonfle ou que le véhicule est impliqué dans un accident, le système de détection du véhicule peut commander l'ouverture de la déconnexion automatique de la batterie hybride. Se reporter à *Remplacement des pièces des dispositifs de sécurité après une collision à la page 1-3* pour plus d'informations.

***Avertissement:*** Les bornes de batterie, les cosses ainsi que les accessoires connexes contiennent du plomb et des composés de plomb, des produits chimiques que la Californie reconnaît comme étant carcinogènes et nuit à la reproduction. Se laver les mains après avoir manipulé ces pièces.

## Entreposage du véhicule

### ⚠ ATTENTION:

Les batteries contiennent de l'acide qui peut brûler la peau et des gaz qui peuvent exploser. La prudence est de mise pour éviter les blessures graves. Se reporter à *Démarrage avec batterie auxiliaire à la page 5-18* pour obtenir des conseils relatifs au travail autour de la batterie afin d'éviter les blessures.

Utilisation peu fréquente : si le véhicule est utilisé peu fréquemment, débrancher le câble négatif (–) noir de 12 volts de la batterie afin d'empêcher celle-ci de se décharger.

Entreposage prolongé : pour un entreposage prolongé du véhicule, débrancher le câble négatif (–) noir de la batterie 12 volts ou utiliser un chargeur d'entretien de batterie. Ceci permet de conserver une batterie chargée pendant une période prolongée.

Penser à reconnecter la batterie lorsque vous êtes prêt à rouler.

## Démarrage avec batterie auxiliaire

Si la batterie 12 volts est à plat, il est possible de démarrer le véhicule en reliant la batterie à celle d'un autre véhicule avec des câbles volants. Les indications qui suivent vous permettront d'effectuer cette manoeuvre en toute sécurité.

### ⚠ ATTENTION:

Les batteries peuvent blesser. Elles sont dangereuses pour les raisons suivantes :

- Elles contiennent de l'acide qui peut brûler la peau.
- Elles contiennent des gaz qui peuvent exploser ou s'enflammer.
- Elles contiennent assez d'électricité pour brûler la peau.

Si ces étapes ne sont pas suivies à la lettre, des blessures pourraient survenir.

***Remarque:*** **Ignorer ces étapes peut causer des dommages coûteux au véhicule, qui peuvent ne pas être couverts par la garantie.**

**Essayer de démarrer le véhicule en le tirant ou en le poussant ne fonctionnera pas, et peut endommager le véhicule.**

1. Vérifier l'autre véhicule. Il doit avoir une batterie de 12 volts ainsi qu'un système de masse négative.

***Remarque:*** **Si l'autre système du véhicule n'est pas un système à 12 volts avec une prise de masse négative, les deux véhicules risquent d'être endommagés. N'utiliser que des véhicules ayant des systèmes à 12 volts avec prise de masse négative pour faire une connexion provisoire de la batterie du véhicule.**

2. Rapprocher les véhicules suffisamment pour que les câbles volants puissent être à la portée, mais s'assurer que les véhicules ne se touchent pas. Cela provoquera une connexion de masse dont vous ne voulez certainement pas. Vous ne pourriez faire démarrer votre véhicule et la mauvaise mise à la masse pourrait endommager les systèmes électriques.

   Pour éviter que les véhicules roulent, tirer fermement le frein de stationnement des deux véhicules qui servent au démarrage d'appoint. Mettre le levier d'une boîte automatique à la position de stationnement (P) ou celui d'une boîte de vitesses manuelle à la position de point mort (N) avant de serrer le frein de stationnement. Si vous possédez un véhicule à quatre roues motrices, s'assurer que la boîte de transfert est enclenchée dans une vitesse, et non au point mort (N).

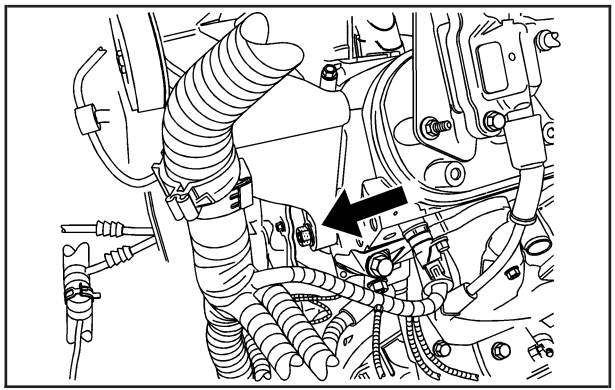
***Remarque:*** **Si vous laissez la radio ou d'autres accessoires en fonction au cours de la procédure de démarrage par câbles, ils pourraient être détériorés. Les réparations ne seraient pas couvertes par votre garantie. Mettre toujours la radio et les autres accessoires hors fonction lors d'un démarrage à l'aide de câbles.**

3. Couper le contact des deux véhicules. Débrancher tout accessoire inutile de l'allume-cigarette ou des prises électriques pour accessoires. Éteindre la radio et toutes les lampes inutiles.

   Ces précautions permettront d'éviter des dommages aux deux batteries, ainsi que des dommages à la radio!

4. Ouvrir le capot de l'autre véhicule et repérer les bornes positive (+) et négative (–).

   Votre véhicule est équipé d'une borne positive (+) et d'une borne négative (–) auxiliaires. Vous devriez toujours utiliser ces bornes auxiliaires au lieu des bornes de la batterie.



   Si le véhicule est équipé d'une borne positive (+) à distance, cette borne se trouve sous un couvercle de plastique rouge, à la borne positive de batterie. Pour découvrir la borne positive (+) à distance, ouvrir le couvercle de plastique rouge.

5. La borne négative (–) auxiliaire est une masse solide du moteur.

## ⚠ ATTENTION:

Un ventilateur électrique peut se mettre en marche et vous blesser même si le moteur ne tourne pas. Garder mains, vêtements et outils loin de tout ventilateur électrique sous le capot.

## ⚠ ATTENTION:

L'utilisation d'une allumette près d'une batterie peut provoquer une explosion des gaz de batterie. Des personnes ont été blessées par ces explosions et quelques-unes sont même devenues aveugles. Utiliser une lampe de poche si vous avez besoin de plus d'éclairage.

... /

## ATTENTION: (suite)

S'assurer que la batterie contient assez d'eau. Vous n'avez pas besoin d'ajouter d'eau à la batterie installée dans votre véhicule neuf. Cependant, si une batterie a des bouchons de remplissage, s'assurer que la quantité de liquide contenue est adéquate. Si le niveau est bas, ajouter d'abord de l'eau. Si vous ne le faites pas, il pourrait y avoir des gaz explosifs.

Le liquide de batterie contient de l'acide qui peut vous brûler. Il faut éviter de le toucher. Si par mégarde vous en éclaboussez dans les yeux ou sur la peau, rincer à l'eau et faire immédiatement appel à un médecin.

## ⚠ ATTENTION:

Les ventilateurs et d'autres pièces mobiles du moteur peuvent vous blesser gravement. Une fois que les moteurs sont en marche, garder les mains loin des pièces mobiles du moteur.

6. S'assurer que l'isolant des câbles volants n'est pas lâche ou manquant. Le cas échéant, vous pourriez recevoir un choc. Les véhicules pourraient également être endommagés.

   Avant de brancher les câbles, voici quelques éléments de base à connaître. La pince positive (+) doit se brancher sur la borne positive (+) ou sur une borne positive (+) auxiliaire, si le véhicule en possède une. La pince négative (–) doit être branchée à une pièce métallique lourde et non peinte du moteur ou à une masse solide du moteur.

   Ne pas relier la borne positive (+) à la borne négative (–) sous peine de causer un court-circuit qui pourrait endommager la batterie et d'autres pièces. Ne pas brancher le câble négatif (–) à la borne négative (–) de la batterie déchargée sous peine de provoquer des étincelles.

7. Brancher le câble positif (+) rouge à la borne positive (+) du véhicule dont la batterie est déchargée. Utiliser une borne positive (+) auxiliaire si le véhicule en est équipé.

8. Ne pas laisser l'autre extrémité toucher le métal. La relier à la borne positive (+) de la batterie chargée. Utiliser une borne positive (+) auxiliaire si le véhicule est ainsi équipé.

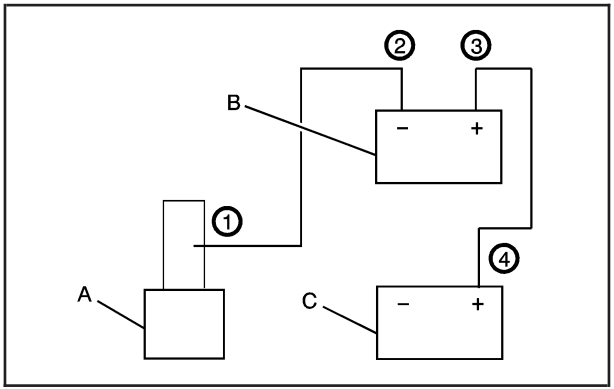
9. À présent, brancher le câble noir négatif (–) à la borne négative (–) de la batterie chargée. Utiliser une borne négative (–) auxiliaire si le véhicule en est équipé.

   Empêcher l'autre extrémité du câble d'entrer en contact avec un autre élément avant l'étape suivante. L'autre extrémité du câble négatif (–) ne doit pas être reliée à la batterie déchargée. Elle doit être reliée à une pièce de moteur en métal solide non peinte, ou à la borne négative (–) à distance du véhicule dont la batterie est déchargée.

10. Connecter l'autre extrémité du câble négatif (–) à la borne négative (–) éloignée du véhicule dont la batterie est déchargée.
11. Démarrer le véhicule de dépannage et laisser son moteur tourner pendant quelques instants.
12. Essayer de faire démarrer le véhicule dont la batterie était déchargée. S'il ne démarre pas après quelques essais, le véhicule doit être réparé.

***Remarque:*** **Si les câbles volants ne sont pas raccordés ou déposés dans le bon ordre, un court-circuit électrique peut survenir et endommager le véhicule. Les réparations ne seraient pas couvertes par la garantie du véhicule. Toujours raccorder et déposer les câbles volants dans l'ordre correct, en s'assurant que les câbles ne se touchent pas et qu'ils ne sont pas en contact avec une autre pièce métallique.**

## Retrait des câbles volants




A. Pièce en métal solide non peinte du moteur ou borne négative (–) éloignée.

B. Batterie en bon état ou bornes positive (+) et négative (–) auxiliaires.

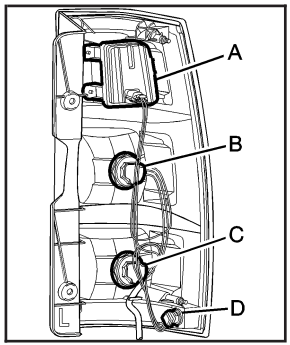
C. Batterie déchargée ou borne positive (+) éloignée

Pour débrancher les câbles volants des deux véhicules :

1. Débrancher le câble négatif (–) noir du véhicule dont la batterie était déchargée.
2. Débrancher le câble noir négatif (–) du véhicule dont la batterie est chargée.
3. Débrancher le câble rouge positif (+) du véhicule dont la batterie est chargée.
4. Débrancher le câble rouge positif (+) de l'autre véhicule.
5. Remettre le capuchon de la borne auxiliaire positive (+) à sa position d'origine.

# Remplacement des ampoules

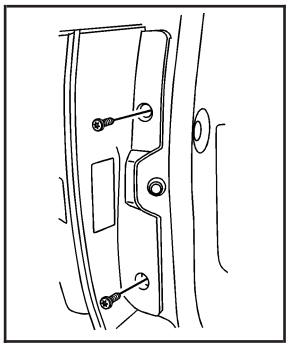
## Feux arrière, clignotants, feux d'arrêt et feux de recul




A. Feu rouge arrière et feu d'arrêt
B. Feu de recul
C. Clignotant
D. Feu de position latéral

Pour remplacer un feu d'arrêt ou un feu arrière (A), consulter votre concessionnaire.

1. Ouvrir le hayon. Se reporter à « Hayon à commande électrique » dans l'index du guide du propriétaire.



2. Enlever les deux vis de l'ensemble du feu arrière.
3. Tirer l'ensemble de feu vers l'arrière pour dégager les goupilles internes de l'ensemble de feu arrière du véhicule.
4. Appuyer sur la languette de déverrouillage, si la douille d'ampoule en possède, et tourner cette dernière vers la gauche afin de l'enlever de l'ensemble du feu arrière.
5. Retirer l'ampoule grillée de la douille.

6. Placer une ampoule neuve dans la douille et l'insérer dans l'ensemble de feux arrière. Tourner la douille d'ampoule vers la droite jusqu'à ce qu'un déclic se produise.
7. Reposer l'ensemble du feu arrière. Lors de la repose, s'assurer d'aligner les goupilles de l'ensemble du feu arrière sur le véhicule. Si ceci n'est pas fait, vous ne pourrez pas installer correctement l'ensemble du feu arrière.

## Ampoules de rechange

| Éclairage extérieur | Numéro d'ampoule |
|---|---|
| Feu de recul et clignotant arrière | 3156 |
| Feu de position latéral | 194 |

Pour les ampoules de rechange non énumérées ici, contacter votre concessionnaire.

# Réseau électrique

## Fusibles et disjoncteurs

Une combinaison de fusibles, de disjoncteurs et de fils fusibles thermiques protègent les circuits de câblage contre les courts-circuits. Ils réduisent considérablement le risque d'incendie provenant d'un trouble électrique.

S'assurer de remplacer un fusible grillé par un fusible neuf de dimensions et de calibre identiques.

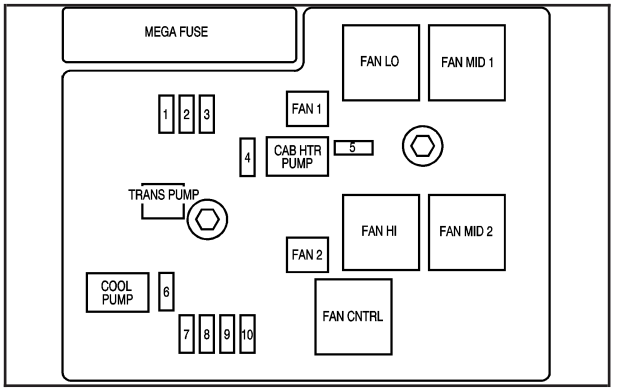
Si vous avez un problème en cours de route et que vous n'avez pas de fusible de rechange, vous pouvez en emprunter un qui a le même ampérage. Choisir un dispositif du véhicule dont vous pouvez vous passer, par exemple la radio ou l'allume-cigarette, et utiliser son fusible s'il est du bon ampérage. Le remplacer dès que vous le pouvez.

Le véhicule dispose également d'un fusible spécial pour batteries 300 V situé dans le boîtier de batterie. Si ce fusible est défectueux et doit être remplacé, désactiver le véhicule et le faire réparer par votre concessionnaire. Ne pas tenter de remplacer ce fusible vous-même.

# Bloc-fusibles sous le capot

## Bloc-fusibles hybride auxiliaire du compartiment moteur

Le bloc-fusibles hybride du compartiment moteur se trouve dans le compartiment-moteur, près de l'avant du véhicule. Soulever le couvercle pour accéder au bloc de fusibles/relais. Pour plus d'informations sur son emplacement, se reporter à *Aperçu du compartiment moteur à la page 5-4*. Pour plus d'informations sur le bloc-fusibles principal du compartiment moteur, se reporter à la rubrique « Bloc-fusibles du compartiment moteur » dans le guide du propriétaire.




| Fusibles | Usage |
|---|---|
| 1 | ACPO |
| 2 | BECM FAN |
| 3 | ACCM |
| 4 | CAB HTR PMP |
| 5 | VIDE |
| 6 | COOL PUMP |
| 7 | EPS |

| Fusibles | Usage |
|---|---|
| 8 | Module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur 1 |
| 9 | Module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur 2 |
| 10 | BECM |

| Boîtier J | Usage |
|---|---|
| FAN 1 | Ventilateur de refroidissement 1 |
| TRANS PUMP | Pompe de liquide de transmission auxiliaire |
| FAN 2 | Ventilateur de refroidissement 2 |
| CAB HTR PMP | Pompe de chauffage d'habitacle |

| Relais | Usage |
|---|---|
| FAN LOW | Relais de ventilateur de refroidissement basse vitesse |
| FAN MID 1 | Relais de ventilateur de refroidissement vitesse moyenne 1 |
| FAN HI | Relais de ventilateur de refroidissement grande vitesse |
| FAN MID 2 | Relais de ventilateur de refroidissement vitesse moyenne 2 |
| FAN CNTRL | Commande du ventilateur |

# Pneus

## Gonflement - Pression des pneus

Pour bien fonctionner, la pression d'air des pneus doit être adéquate.

***Remarque:*** **Ne pas écouter ceux qui disent qu'un pneu sous-gonflé ou surgonflé ne pose pas de problème. C'est faux. Un pneu pas assez gonflé (sous-gonflé) :**

- **S'écrase trop**
- **Surchauffe**
- **Subit une surcharge**
- **S'use prématurément ou irrégulièrement**
- **Réduit la maniabilité du véhicule**
- **Augmente la consommation de carburant**

**Un pneu surgonflé :**

- **S'use prématurément**
- **Réduit la maniabilité du véhicule**
- **Rend la conduite inconfortable**
- **Est plus vulnérable aux dangers routiers**

Une étiquette d'information spécifique sur les pneus et le chargement est fixée sur votre véhicule. Cette étiquette fournit des informations sur les pneus d'origine de votre véhicule ainsi que la pression de gonflage correcte des pneus à froid. La pression de gonflage recommandée des pneus à froid indiquée sur l'étiquette correspond à la pression d'air minimale nécessaire pour supporter la capacité de charge maximale de votre véhicule.

Pour obtenir plus de renseignements sur la charge pouvant être transportée par le véhicule et un exemple de l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement, se reporter à « Chargement du véhicule » dans l'index du guide du propriétaire. La charge ajoutée à votre véhicule influence la tenue de route du véhicule et le confort de la suspension. Ne jamais dépasser le poids prévu pour la charge du véhicule.

### Quand les vérifier

Vérifier vos pneus au moins une fois par mois.

## Comment procéder à la vérification

Utiliser un manomètre pour pneus de poche de bonne qualité pour vérifier la pression de gonflage des pneus. Il est impossible de savoir si la pression de gonflage des pneus est appropriée uniquement en procédant à une inspection visuelle. Les pneus à carcasse radiale peuvent sembler être gonflés à la pression appropriée alors qu'ils sont en fait insuffisamment gonflés. Vérifier la pression de gonflage appropriée des pneus à froid, c'est-à-dire lorsque le véhicule est immobile depuis au moins trois heures ou qu'il a parcouru une distance inférieure à 1,6 km (1 mille).

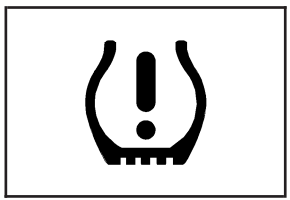
Retirer le bouchon de valve de la tige de valve. Appuyer fermement le manomètre pour pneus contre la valve afin de procéder à la mesure de la pression de gonflage. La pression de gonflage à froid doit correspondre à celle recommandée sur l'étiquette d'information sur le chargement des pneus. Si ce n'est pas le cas, vous devez ajouter de l'air jusqu'à ce vous atteigniez la pression de gonflage recommandée.

Si vous surgonflez le pneu, laisser échapper de l'air en appuyant sur la tige en métal au centre de la valve du pneu. Vérifier à nouveau la pression de gonflage du pneu à l'aide d'un manomètre pour pneus.

Remettre les bouchons de valve en place sur les tiges de valve. Ils contribuent à empêcher les fuites en protégeant les valves de la saleté et de l'humidité.

## Fonctionnement du dispositif de surveillance de la pression de pneu

Le véhicule peut être doté d'un système de surveillance de la pression des pneus (TPMS). Le TPMS est conçu pour avertir le conducteur en cas de basse pression d'un ou de plusieurs pneus. Les capteurs du TPMS sont montés sur chaque ensemble de roue du véhicule. Les capteurs du TPMS surveillent la pression de l'air dans les pneus du véhicule et transmettent les mesures de pression à un récepteur se trouvant dans le véhicule.



Si une basse pression de pneu est détectée, le TPMS allume le témoin d'avertissement de basse pression de pneu au groupe d'instruments du tableau de bord.

Un message de contrôle de la pression d'un pneu spécifique apparaît simultanément à l'écran du centralisateur informatique de bord (CIB). Le témoin d'avertissement de basse pression de pneu et le message d'avertissement du CIB s'allument à chaque cycle d'allumage jusqu'à ce que les pneus soient gonflés à la pression correcte. Le conducteur peut voir les niveaux de pression des pneus au CIB.

Pour des informations supplémentaires et des détails sur le fonctionnement et les écrans du CIB, se reporter à *Centralisateur informatique de bord - Avertissements et messages à la page 3-13*. Consulter également « Fonctionnement et affichages du CIB » dans l'index du guide du propriétaire pour de plus amples informations.

Le témoin de faible pression des pneus peut s'allumer par temps froid, lors du premier démarrage du véhicule, puis s'éteindre dès que vous commencez à rouler. Ceci peut être une première indication que la pression d'air dans le(s) pneu(s) diminue et qu'il convient de le(s) gonfler à la pression correcte.

Une étiquette d'information sur les pneus et le chargement, apposée sur votre véhicule, indique la taille des pneus d'origine de votre véhicule et la pression de gonflage correct à froid. Se reporter à « Chargement du véhicule » pour un exemple d'étiquette d'information sur les pneus et le chargement ainsi que pour connaître son emplacement sur votre véhicule. Se reporter également à *Gonflement - Pression des pneus à la page 5-28*.

Le système de surveillance de pression des pneus de votre véhicule peut vous avertir en cas de faible pression d'un pneu, mais ne remplace pas l'entretien normal des pneus. Se reporter à « Inspection et permutation des pneus » et à « Pneus » dans l'index du guide du propriétaire pour de plus amples informations.

***Remarque:*** **L'utilisation de liquides d'étanchéité pour pneus non approuvés peut endommager les capteurs du système de surveillance de la pression des pneus (TPMS). Ces dégâts ne sont pas couverts par la garantie du véhicule. Toujours utiliser le liquide d'étanchéité pour pneus approuvé par GM disponible chez votre concessionnaire.**

Votre véhicule, lorsqu'il est neuf, comporte un nécessaire de compresseur et enduit d'étanchéité installé en usine. Ce nécessaire utilise un liquide d'étanchéité pour pneus approuvé par GM. Se reporter à *Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Sans sélecteur) à la page 5-36* ou *Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Avec sélecteur) à la page 5-46*.

## Témoin et message de défaillance du TPMS

Le TPMS ne fonctionnera pas correctement si un ou plusieurs capteurs TPMS sont manquants ou inopérants. Lorsque le système détecte une défaillance, le témoin de basse pression de pneu clignote pendant une minute environ puis reste allumé pendant le restant du cycle d'allumage. Un message d'avertissement est également affiché au CIB. Le témoin de basse pression de pneu et le message du CIB s'allument à chaque cycle d'allumage jusqu'à ce que le problème soit corrigé. Les conditions d'activation du témoin de défaillance et du message du CIB sont notamment :

- Le processus d'appariement de capteur TPMS a été entamé mais n'a pas été achevé ou n'a pas réussi après permutation des pneus du véhicule. Le message du CIB et le témoin de défaillance du TPMS disparaîtront une fois que le processus d'appariement de capteur aura réussi. Se reporter à « Processus d'appariement des capteurs » plus loin dans cette section.
- Un ou plusieurs capteurs TPMS sont manquants ou endommagés. Le message du CIB et le témoin de défaillance du TPMS disparaîtront une fois que les capteurs TPMS seront posés et que le processus d'appariement de capteur aura réussi. Consulter votre concessionnaire pour intervention.
- Les pneus ou roues de remplacement ne correspondent pas aux pneus ou roues d'origine de votre véhicule. Des pneus et roues différents de ceux recommandés pour votre véhicule peuvent empêcher le fonctionnement correct du TPMS. Se reporter à « Achat de nouveaux pneus » dans l'index du guide du propriétaire pour de plus amples informations.
- Le fonctionnement d'appareils électroniques ou la proximité d'installations utilisant des ondes radio de fréquences similaires à celles du TPMS peut entraîner un dysfonctionnement des capteurs du TPMS.

Si le TPMS ne fonctionne pas, il ne peut pas détecter ou signaler une basse pression de pneu. Consulter votre concessionnaire si le témoin de défaillance du TPMS et le message du CIB apparaissent et restent allumés.

## Processus d'appariement de capteur TPMS

Chaque capteur TPMS possède un code d'identification unique. Chaque fois que vous permutez les pneus du véhicule ou remplacez un ou plusieurs capteurs TPMS, les codes d'identification doivent être appariés à la nouvelle position d'ensemble de roue. Les capteurs sont appariés dans l'ordre suivant : pneu avant côté conducteur, pneu avant côté passager, pneu arrière côté passager, pneu arrière côté conducteur en utilisant un appareil de diagnostic TPMS. Consulter votre concessionnaire pour l'intervention.

Vous pouvez également apparier les capteurs TPMS aux ensembles de roue en augmentant ou en réduisant la pression des pneus. Lorsque vous augmentez la pression d'air de pneu, ne pas dépasser la pression maximale de pneu indiquée sur le flanc.

Pour diminuer la pression d'un pneu, vous pouvez utiliser l'extrémité pointue du capuchon de la valve, un manomètre de type crayon ou une clé.

Vous aurez deux minutes pour associer la première position de pneu/roue et cinq minutes en tout pour associer les quatre positions de pneus/roues. S'il faut plus de deux minutes pour associer le premier ensemble pneu/roue ou plus de cinq minutes pour associer les quatre positions de pneus/roues, le processus d'association cesse et il faut recommencer.

L'appariement du système de surveillance de pression des pneus (TPMS) est mis en évidence ci-dessous :

1. Serrer le frein de stationnement.
2. Tourner la clé en position ON/RUN (marche) sans faire démarrer le moteur.
3. Presser simultanément les boutons LOCK (verrouillage) et UNLOCK (déverrouillage) de l'émetteur de télédéverrouillage (RKE) pendant cinq secondes environ. L'avertisseur sonore retentit deux fois pour signaler que le récepteur est en mode de réapprentissage et le message TIRE LEARNING ACTIVE (apprentissage des pneus actif) s'affiche à l'écran du CIB.
4. Commencer par le pneu avant côté conducteur.
5. Retirer le capuchon de la tige de valve. Activer le capteur TPMS en augmentant ou en réduisant la pression du pneu pendant cinq secondes ou jusqu'à ce que le klaxon retentisse brièvement. Le klaxon, qui peut ne retentir qu'après 30 secondes, confirme que le code d'identification du capteur a été associé à cette position d'ensemble de roue.
6. Passer au pneu avant côté passager et répéter la procédure de l'étape 5.
7. Passer au pneu arrière côté passager et répéter la procédure de l'étape 5.

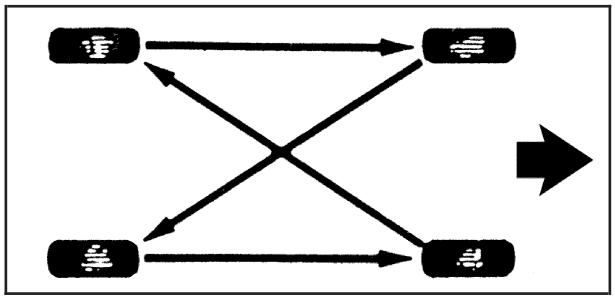
8. Passer au pneu arrière côté conducteur et répéter la procédure de l'étape 5. L'avertisseur sonore retentit deux fois pour indiquer que le code d'identification de capteur a été apparié avec le pneu arrière côté conducteur et que le processus d'appariement des capteurs TPMS n'est plus actif. Le message TIRE LEARNING ACTIVE (apprentissage des pneus actif) s'efface de l'écran du CIB.
9. Mettre le commutateur d'allumage en position LOCK/OFF (verrouillage/arrêt).
10. Régler les quatre pneus au niveau de pression d'air recommandé selon les indications figurant sur l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement.
11. Remettre les capuchons sur les tiges de valves.

## Inspection et permutation des pneus

Les pneus doivent être permutés tous les 8 000 à 13 000 km (5 000 à 8 000 milles).

En cas de détection d'une usure anormale, permuter les pneus dès que possible et vérifier le parallélisme des roues. Examiner aussi les pneus et les roues pour voir s'ils sont endommagés. Se reporter à « Quand faut-il remplacer les pneus? » et « Remplacement de roue » dans l'index du guide du propriétaire pour de plus amples informations.

L'objectif d'une permutation périodique est d'obtenir une usure uniforme de tous les pneus du véhicule. La première permutation est la plus importante. Pour plus d'informations, se reporter à la rubrique « Programme d'entretien » dans l'index du guide du propriétaire.



Toujours utiliser l'ordre de permutation illustré ici lors de la permutation des pneus.

Après avoir procédé à la permutation des pneus, régler la pression de gonflage des pneus avant et arrière conformément à l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement. Se reporter à « Chargement de votre véhicule » dans l'index du guide du propriétaire pour obtenir un exemple d'étiquette ainsi que son emplacement dans votre véhicule.

Il faudra réinitialiser le système de surveillance de pression des pneus (TPMS) après une permutation des pneus du véhicule. Se reporter à « Codes d'identification des capteurs TPMS » sous « Fonctionnement du dispositif de surveillance de la pression de pneu ».

S'assurer que tous les écrous de roue sont correctement serrés. Se reporter à « Couple de serrage des écrous de roue » sous « Capacités et spécifications » dans l'index du guide du propriétaire.

## Chaînes à neige

**⚠ ATTENTION:**

Ne pas utiliser de chaînes antidérapantes. Le dégagement est insuffisant. Des chaînes antidérapantes utilisées sur un véhicule n'ayant pas le dégagement suffisant peuvent causer des dommages aux freins, à la suspension ou à d'autres pièces du véhicule. L'endroit endommagé par les chaînes pourrait causer une perte de

... /

**ATTENTION: (suite)**

maîtrise du véhicule, et vous ainsi que d'autres personnes pourriez subir des blessures lors d'une collision. Utiliser un autre type de dispositif de traction uniquement si le fabricant du dispositif en recommande l'utilisation sur le véhicule, pour la dimension des pneus et dans les conditions routières. Suivre les directives de ce fabricant. Pour éviter d'endommager le véhicule, conduire lentement, régler ou enlever le dispositif s'il entre en contact avec le véhicule, et ne pas faire patiner les roues. Si vous trouvez un dispositif de traction qui convient, l'installer sur les pneus arrière.

## Au cas d'un pneu à plat

Votre véhicule est équipé d'un nécessaire de gonflage des pneus. Il ne dispose pas de roue de secours, ni d'équipement de changement de pneu et aucun emplacement n'a été prévu pour ranger un pneu.

Il est rare qu'un pneu éclate pendant la conduite, surtout si les pneus sont bien entretenus. En cas de fuite, l'air s'échappera du pneu probablement très lentement.

Toutefois, en cas d'éclatement d'un pneu, voici quelques informations sur ce qui risque de se produire et ce que vous devez faire :

Si un pneu avant est dégonflé, il produit un frottement qui entraîne une dérivation du véhicule vers ce côté. Retirer votre pied de la pédale d'accélérateur et saisir fermement le volant. Maintenir votre position, puis freiner doucement pour vous arrêter entièrement sorti de la voie de circulation.

En cas d'éclatement d'un pneu arrière, particulièrement dans un virage, le véhicule se comportera comme lors d'un dérapage. Les effets de l'éclatement devront donc être corrigés comme s'il s'agissait d'un dérapage. Relâcher alors l'accélérateur. Conserver le contrôle du véhicule en l'orientant dans la direction voulue. Le véhicule sera très instable et bruyant, mais vous pourrez toujours le diriger. Freiner doucement jusqu'à l'arrêt complet — bien à l'écart de la route, si possible.

Si un pneu se dégonfle, pour éviter d'endommager davantage la roue et le pneu, se diriger lentement vers une surface plane puis arrêter le véhicule. Procéder ensuite comme suit :

1. Allumer les feux de détresse.
2. Garer votre véhicule. Serrer fermement le frein de stationnement et placer le levier de vitesses en position de stationnement (P).
3. Arrêter le moteur.
4. Vérifier le pneu à plat.

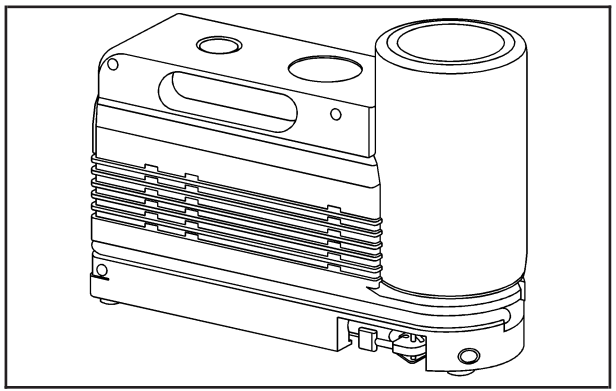
Si le pneu a été séparé de la roue ou si les flancs sont endommagés, ou s'il y a de grandes entailles qui laissent rapidement sortir l'air, appeler un établissement de réparation de pneus. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans l'index du guide du propriétaire.

Si le pneu est à plat en raison d'une fuite lente provoquée par un clou ou un autre objet présent sur la chaussée, vous devez utiliser le nécessaire de gonflage des pneus pour réparer temporairement le pneu endommagé. Ce nécessaire comporte un enduit d'étanchéité liquide permettant de colmater de petites crevaisons dans la bande de roulement du pneu.

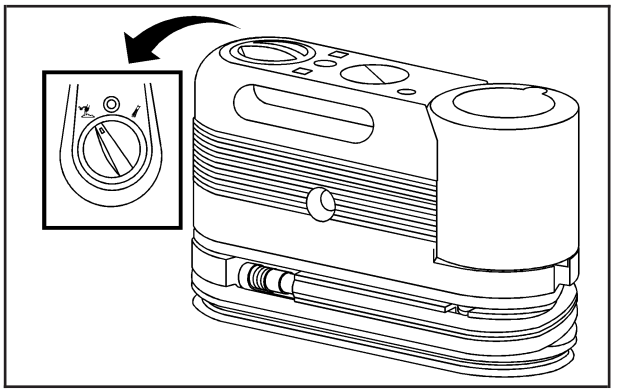
Après avoir réparé un pneu à l'aide du nécessaire de gonflage des pneus, amener votre véhicule chez un concessionnaire agréé et lui demander de vérifier et réparer le pneu dès que possible. L'enduit d'étanchéité pour pneu constitue uniquement une réparation temporaire. Se reporter à la rubrique *Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Sans sélecteur) à la page 5-36* ou *Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Avec sélecteur) à la page 5-46*.

## Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Sans sélecteur)

### Identification du système



Si le véhicule a le nécessaire de compresseur et enduit de pneu illustré plus haut, lire les instructions d'utilisation qui suivent.



Si le véhicule a le nécessaire de compresseur et enduit de pneu illustré plus haut, suivre les instructions sous « Nécessaire de compresseur et enduit de pneu » (avec commutateur de sélection).

## ⚠ ATTENTION:

Faire tourner au ralenti le moteur du véhicule dans un endroit clos mal ventilé est dangereux. Les gaz d'échappement du moteur peuvent pénétrer dans le véhicule. Ceux-ci contiennent du monoxyde de carbone (CO) invisible et inodore, qui peut entraîner une perte de conscience, voire la mort. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos dépourvu de ventilation d'air frais. Pour de plus amples informations, se reporter à « Échappement du moteur » dans le guide du propriétaire.

## ⚠ ATTENTION:

Un pneu gonflé à l'excès risque d'exploser et vous et d'autres personnes pourriez être blessées. S'assurer de lire les directives du gonfleur et de gonfler les pneus à la pression recommandée. Ne pas dépasser la pression recommandée.

## ⚠ ATTENTION:

L'entreposage du nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneus ou de tout autre équipement dans l'habitacle du véhicule peut causer des blessures. En cas d'arrêt brusque ou de collision, l'équipement non arrimé peut heurter quelqu'un. Ranger le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu dans son emplacement d'origine.

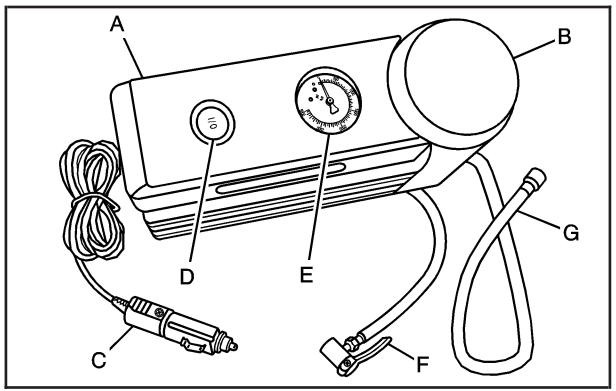
Si votre véhicule est doté d'un nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur, il peut être dépourvu de roue de secours, d'équipement de changement de pneu et certains véhicules sont dépourvus d'emplacement de rangement de pneu.

L'enduit d'étanchéité et le compresseur peuvent servir à boucher temporairement les percements jusqu'à 6 mm (1/4 po) dans la bande de roulement du pneu. Il peut aussi servir à regonfler un pneu sous-gonflé.

Si le pneu a été séparé de la roue, si les flancs sont endommagés ou si la perforation est importante, le pneu est trop endommagé pour que le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu soit efficace. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.

Veiller à lire et suivre toutes les instructions du nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur.

Le nécessaire comprend :




A. Compresseur d'air
B. Cartouche d'enduit d'étanchéité pour pneus
C. Fiche d'alimentation
D. Bouton de marche/arrêt
E. Manomètre
F. Flexible d'air (noir)
G. Flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (transparent)

## Enduit d'étanchéité pour pneu

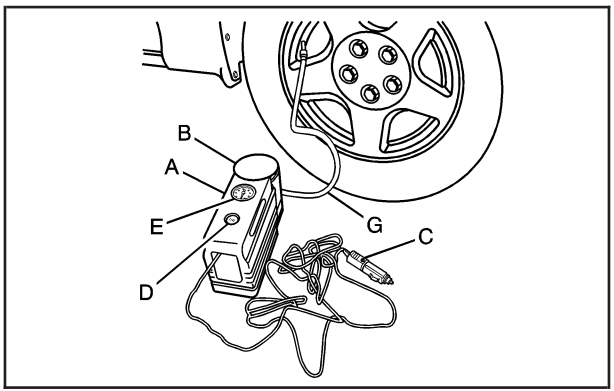
Lire et respecter les instructions de manipulation figurant sur l'étiquette collée sur la cartouche d'enduit d'étanchéité.

Contrôler la date de péremption de l'enduit d'étanchéité figurant sur la cartouche. La cartouche doit être remplacée avant sa date de péremption. Des cartouches de remplacement sont disponibles chez votre concessionnaire. Se reporter à « Dépose et pose de cartouche d'enduit d'étanchéité » plus loin dans cette section.

L'enduit ne peut être utilisé que pour l'obturation d'un seul pneu. Après utilisation, la cartouche et le flexible enduit d'étanchéité/air doivent être remplacés. Se reporter à « Dépose et pose de cartouche d'enduit d'étanchéité » plus loin dans cette section.

## Utilisation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur pour obturer et gonfler temporairement un pneu crevé

Suivre scrupuleusement les instructions d'utilisation correcte de l'enduit d'étanchéité.




Lorsque vous utilisez le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu par temps froid, chauffer le nécessaire pendant cinq minutes dans un environnement chauffé. Cela permettra de gonfler le pneu plus rapidement.

Toujours commencer par effectuer un contrôle de sécurité. Se reporter à *Au cas d'un pneu à plat à la page 5-34*.

1. Retirer le nécessaire de compresseur et enduit d'étanchéité de son rangement. Voir *Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus à la page 5-56*.

   S'assurer que l'interrupteur de marche-arrêt (D) est en position d'arrêt (O).
2. Dérouler le flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (F) et la fiche d'alimentation (C).
3. Placer le nécessaire au sol.

   Veiller à ce que la tige de soupape de pneu soit placée près du sol afin que le flexible l'atteigne.
4. Retirer le chapeau de la tige de soupape du pneu dégonflé en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
5. Fixer le flexible d'enduit d'étanchéité/air (F) sur la tige de soupape du pneu. Le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit bien serré.

6. Brancher la fiche d'alimentation (C) dans la prise électrique pour accessoires située dans le véhicule. Se reporter à « Prise(s) électriques pour accessoires » dans le guide du propriétaire.

   Si le véhicule a une prise d'alimentation pour accessoires, ne pas utiliser l'allume-cigarette.

   Si le véhicule n'est doté que d'un allume-cigarette, l'utiliser.

   Ne pas pincer le cordon d'alimentation du compresseur dans la porte ou la glace.
7. Démarrer le véhicule. Le moteur doit tourner lorsqu'on utilise le compresseur d'air.
8. Enfoncer le bouton de mise en/hors fonction (D) pour mettre en fonction le nécessaire de compresseur et enduit de pneu.

   Le compresseur injecte le produit et l'air dans le pneu.

   Le manomètre (E) affiche initialement une pression élevée lorsque le compresseur injecte l'enduit d'étanchéité dans le pneu. Lorsque l'enduit est complètement réparti dans le pneu, la pression chute rapidement et commence à s'élever à nouveau au moment où le pneu se gonfle d'air uniquement.
9. Gonfler le pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée à l'aide de l'indicateur de pression (E). La pression de gonflage recommandée est indiquée sur l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement. Se reporter à *Gonflement - Pression des pneus à la page 5-28*.

   Le relevé du manomètre (E) est légèrement élevé lorsque le compresseur est en marche. Couper le compresseur pour obtenir un relevé exact de pression. Le compresseur peut être mis en/hors fonction jusqu'à obtention de la pression correcte.

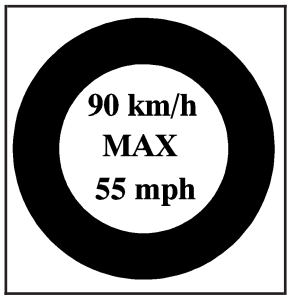
***Remarque:*** **Si vous ne parvenez pas à atteindre la pression recommandée au bout d'environ 25 minutes, ne pas conduire davantage le véhicule. Le pneu est trop sévèrement endommagé et ne peut être gonflé ou obturé à l'aide du nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité. Retirer la fiche de la prise électrique pour accessoires et dévisser le flexible de gonflage de la valve du pneu. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.**

10. Enfoncer le bouton de mise en/hors fonction (D) pour mettre hors fonction le nécessaire de compresseur et enduit de pneu.

    Le pneu n'est pas obturé et continue à fuir jusqu'à ce que le véhicule roule et que l'enduit d'étanchéité soit réparti dans le pneu. Les étapes 11 à 17 doivent être effectuées immédiatement après l'étape 10.

    Être prudent lors de la manipulation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur car il risque d'être chaud après utilisation.

11. Débrancher la fiche d'alimentation (C) de la prise électrique pour accessoires située à l'intérieur du véhicule.
12. Tourner le flexible d'enduit/air (F) en sens antihoraire pour le déposer de la tige de soupape de pneu.
13. Reposer le capuchon de la tige de valve du pneu.
14. Ranger le flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (F) et la fiche d'alimentation (C) dans leurs emplacements d'origine.




15. Si le pneu plat peut être gonflé à la pression de gonflage recommandée, retirer l'étiquette indiquant la vitesse maximale de la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) et la placer dans un endroit bien visible.

    Cette étiquette rappelle de ne pas dépasser les 90 km/h (55 mi/h) jusqu'à ce que le pneu endommagé soit réparé ou remplacé.

16. Remettre l'équipement à sa place d'origine dans le véhicule.
17. Parcourir immédiatement 8 km (5 milles) pour répartir l'enduit d'étanchéité dans le pneu.
18. S'arrêter dans un endroit sûr et contrôler la pression du pneu. Se reporter au étapes 1 à 11 sous « Utilisation du compresseur sans enduit d'étanchéité pour gonfler un pneu sous-gonflé (non crevé) ».

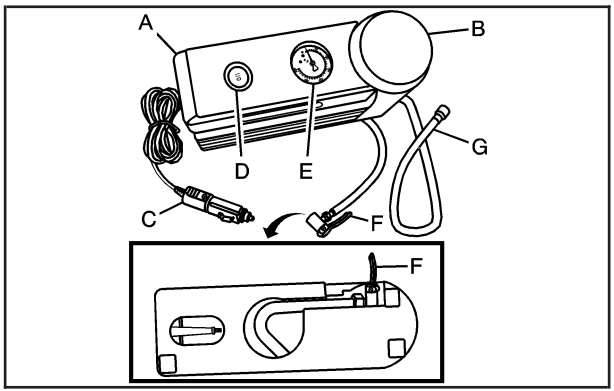
Si la pression du pneu a chuté à moins de 68 kPa (10 lb/po$^2$) en dessous de la pression de gonflage recommandée, arrêter le véhicule. Le pneu est trop endommagé pour que l'enduit d'étanchéité puisse l'obturer. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.

Si la pression des pneus n'est pas chuté de plus de 68 kPa (10 lb/po$^2$) par rapport à la pression de gonflage recommandée, procéder au gonflage du pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée.

19. Essuyer l'enduit d'étanchéité de la roue, du pneu ou du véhicule.
20. Mettre au rebut la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) et l'ensemble flexible d'enduit d'étanchéité/air (F) chez un concessionnaire local ou conformément à la réglementation locale.
21. Remplacer la cartouche d'enduit d'étanchéité par une cartouche neuve disponible auprès de votre concessionnaire.
22. Après avoir obturé temporairement un pneu à l'aide d'un nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur, conduire le véhicule à un concessionnaire agréé dans un rayon de 161 km (100 milles) pour faire remplacer ou réparer le pneu.

## Utilisation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur sans enduit d'étanchéité pour gonfler un pneu sous-gonflé (non crevé)

Pour utiliser le compresseur d'air afin de gonfler un pneu sans insuffler d'enduit d'étanchéité :




Toujours commencer par effectuer un contrôle de sécurité. Se reporter à *Au cas d'un pneu à plat à la page 5-34*.

1. Retirer le nécessaire de compresseur et enduit d'étanchéité de son rangement. Voir *Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus à la page 5-56*.

2. Débloquer le flexible d'air (F) de la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) en tirant le levier.
3. Tirer le flexible d'air (F) de la cartouche d'enduit d'étanchéité (B).
4. Déposer la fiche d'alimentation (C) du compresseur d'air (A).
5. Placer le nécessaire au sol.

   Veiller à ce que la tige de soupape de pneu soit placée près du sol afin que le flexible l'atteigne.
6. Retirer le capuchon de la tige de valve de pneu en le faisant tourner dans le sens antihoraire.
7. Fixer le flexible d'air (F) sur la tige de valve et abaisser le levier pour le bloquer en place.
8. Brancher la fiche d'alimentation (C) dans la prise électrique pour accessoires située dans le véhicule. Se reporter à « Prise(s) électriques pour accessoires » dans le guide du propriétaire.

   Si le véhicule a une prise d'alimentation pour accessoires, ne pas utiliser l'allume-cigarette.

   Si le véhicule n'est doté que d'un allume-cigarette, l'utiliser.

   Ne pas pincer le cordon d'alimentation du compresseur dans la porte ou la glace.
9. Démarrer le véhicule. Le moteur doit tourner lorsqu'on utilise le compresseur d'air.
10. Pour activer le compresseur, enfoncer le bouton de marche/arrêt (D).

    Le compresseur injectera l'air uniquement dans le pneu.
11. Gonfler le pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée à l'aide de l'indicateur de pression (E). La pression de gonflage recommandée est indiquée sur l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement. Se reporter à *Gonflement - Pression des pneus à la page 5-28*.

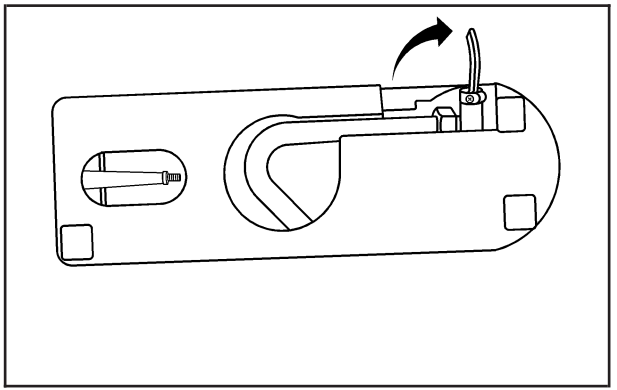
    Le relevé du manomètre (E) est légèrement élevé lorsque le compresseur est en marche. Couper le compresseur pour obtenir un relevé exact de pression. Le compresseur peut être mis en/hors fonction jusqu'à obtention de la pression correcte.
12. Enfoncer le bouton de mise en/hors fonction (D) pour mettre hors fonction le nécessaire de compresseur et enduit de pneu.

    Être prudent lors de la manipulation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur car il risque d'être chaud après utilisation.
13. Débrancher la fiche d'alimentation (C) de la prise électrique pour accessoires située à l'intérieur du véhicule.

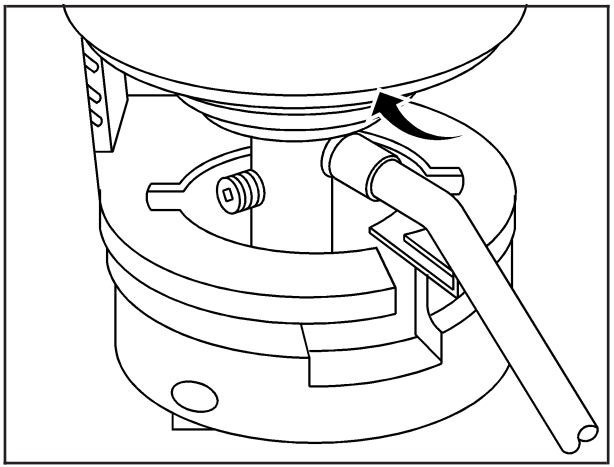
14. Débrancher le flexible d’air (C) de la tige de soupape du pneu en le tournant vers la gauche, puis remettre le bouchon de la tige de soupape du pneu en place.
15. Ranger le flexible d’air (F) et la fiche d’alimentation (C) dans leurs emplacements d’origine.
16. Placer le matériel dans son emplacement d’origine dans le véhicule.

## Dépose et pose de cartouche d’enduit d’étanchéité

Pour retirer la cartouche d’enduit d’étanchéité :



1. Débloquer le flexible d’air (F) de la cartouche d’enduit d’étanchéité (B) en tirant le levier.
2. Tirer le flexible d’air (F) de la cartouche d’enduit d’étanchéité (B).
3. Dérouler le flexible d’enduit d’étanchéité/d’air (F) du compresseur (A).



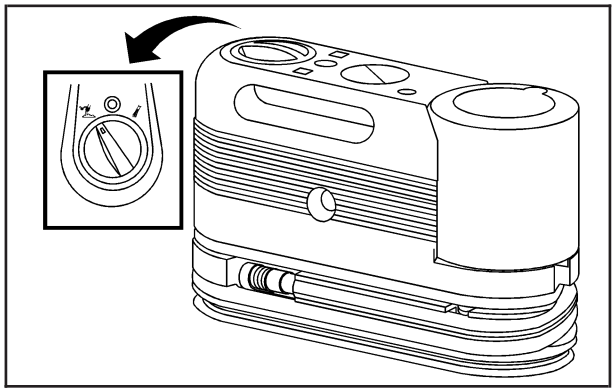
4. Tourner la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) de façon à ce que le flexible de remplissage du dispositif de gonflage soit aligné avec la fente du compresseur.
5. Lever la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) du compresseur et la remplacer par une neuve. Consulter votre concessionnaire pour plus d'information.

Pour poser une nouvelle cartouche d'enduit d'étanchéité :

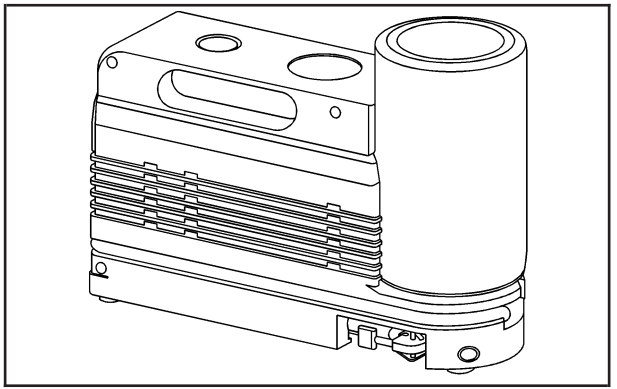
1. Aligner le flexible d'enduit d'étanchéité/air (F) sur la fente du compresseur d'air.
2. Pousser la cartouche d'enduit d'étanchéité (B) vers le bas et la tourner dans le sens horaire.
3. Enrouler le flexible enduit d'étanchéité/air (F) autour du canal du compresseur d'air pour le ranger dans sa position d'origine.
4. Pousser le flexible de gonflage du compresseur d'air (F) sur l'orifice d'admission de la cartouche d'enduit d'étanchéité et pousser le levier vers le bas.

## Nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus (Avec sélecteur)

### Identification du système



Si le véhicule a le nécessaire de compresseur et enduit de pneu illustré plus haut, lire les instructions d'utilisation qui suivent.



Si le véhicule a le nécessaire de compresseur et enduit de pneu illustré plus haut, suivre les instructions sous « Nécessaire de compresseur et enduit de pneu » (sans commutateur de sélection).

## ⚠ ATTENTION:

Faire tourner au ralenti le moteur du véhicule dans un endroit clos mal ventilé est dangereux. Les gaz d'échappement du moteur peuvent pénétrer dans le véhicule. Ceux-ci contiennent du monoxyde de carbone (CO) invisible et inodore, qui peut entraîner une perte de conscience, voire la mort. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos dépourvu de ventilation d'air frais. Pour de plus amples informations, se reporter à « Échappement du moteur » dans le guide du propriétaire.

## ⚠ ATTENTION:

Un pneu gonflé à l'excès risque d'exploser et vous et d'autres personnes pourriez être blessées. S'assurer de lire les directives du gonfleur et de gonfler les pneus à la pression recommandée. Ne pas dépasser la pression recommandée.

## ⚠ ATTENTION:

L'entreposage du nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneus ou de tout autre équipement dans l'habitacle du véhicule peut causer des blessures. En cas d'arrêt brusque ou de collision, l'équipement non arrimé peut heurter quelqu'un. Ranger le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu dans son emplacement d'origine.

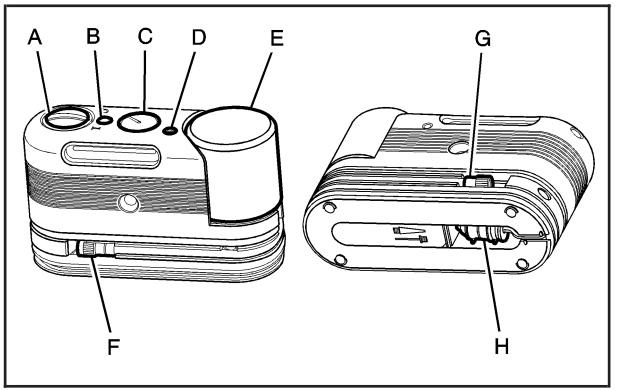
Si votre véhicule est doté d'un nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur, il peut être dépourvu de roue de secours, d'équipement de changement de pneu et certains véhicules sont dépourvus d'emplacement de rangement de pneu.

L'enduit d'étanchéité et le compresseur peuvent servir à boucher temporairement les percements jusqu'à 6 mm (1/4 po) dans la bande de roulement du pneu. Il peut aussi servir à regonfler un pneu sous-gonflé.

Si le pneu a été séparé de la roue, si les flancs sont endommagés ou si la perforation est importante, le pneu est trop endommagé pour que le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu soit efficace. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.

Veiller à lire et suivre toutes les instructions du nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur.

Le nécessaire comprend :




A. Commutateur de sélection (enduit/air ou air uniquement)
B. Bouton de marche/arrêt
C. Manomètre
D. Bouton de dégonflage
E. Cartouche d'enduit d'étanchéité pour pneus
F. Flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (transparent)
G. Flexible d'air (noir)
H. Fiche d'alimentation

## Enduit d'étanchéité pour pneu

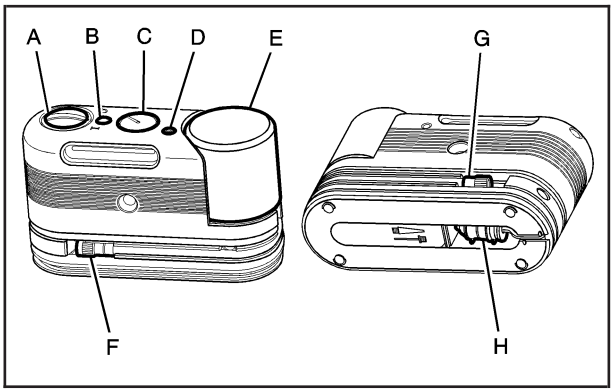
Lire et respecter les instructions de manipulation figurant sur l'étiquette collée sur la cartouche d'enduit d'étanchéité.

Contrôler la date de péremption de l'enduit d'étanchéité figurant sur la cartouche. La cartouche doit être remplacée avant sa date de péremption. Des cartouches de remplacement sont disponibles chez votre concessionnaire. Se reporter à « Dépose et pose de cartouche d'enduit d'étanchéité » plus loin dans cette section.

L'enduit ne peut être utilisé que pour l'obturation d'un seul pneu. Après utilisation, la cartouche et le flexible enduit d'étanchéité/air doivent être remplacés. Se reporter à « Dépose et pose de cartouche d'enduit d'étanchéité » plus loin dans cette section.

## Utilisation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur pour obturer et gonfler temporairement un pneu crevé

Suivre scrupuleusement les instructions d'utilisation correcte de l'enduit d'étanchéité.




Lorsque vous utilisez le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité pour pneu par temps froid, chauffer le nécessaire pendant cinq minutes dans un environnement chauffé. Cela permettra de gonfler le pneu plus rapidement.

Toujours commencer par effectuer un contrôle de sécurité. Se reporter à *Au cas d'un pneu à plat à la page 5-34*. Ne pas retirer les objets ayant transpercé le pneu.

1. Retirer le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité de son rangement. Voir *Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus à la page 5-56*.

2. Déballer le flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (F) et la fiche d'alimentation (H).
3. Placer le nécessaire au sol.
4. Retirer le chapeau de la tige de soupape du pneu dégonflé en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
5. Fixer le flexible d'enduit d'étanchéité/air (F) sur la tige de soupape du pneu. Le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit bien serré.
6. Brancher la fiche d'alimentation (H) dans la prise électrique pour accessoires située dans le véhicule. Débrancher tous les équipements des autres prises électriques pour accessoires. Se reporter à « Prise(s) électriques pour accessoires » dans le guide du propriétaire.

   Si le véhicule a une prise d'alimentation pour accessoires, ne pas utiliser l'allume-cigarette.

   Si le véhicule n'est doté que d'un allume-cigarette, l'utiliser.

   Ne pas pincer le cordon d'alimentation du compresseur dans la porte ou la glace.
7. Démarrer le véhicule. Le moteur doit tourner lorsqu'on utilise le compresseur d'air.
8. Tourner le sélecteur (A) dans le sens antihoraire en position enduit d'étanchéité et air.
9. Enfoncer le bouton on/off (en/hors fonction) (B) pour mettre en fonction le nécessaire d'enduit de pneu et compresseur.

   Le compresseur injecte le produit et l'air dans le pneu.

   Le manomètre (C) affiche initialement une pression élevée lorsque le compresseur injecte l'enduit d'étanchéité dans le pneu. Lorsque l'enduit est complètement réparti dans le pneu, la pression chute rapidement et commence à s'élever à nouveau au moment où le pneu se gonfle d'air uniquement.

10. Gonfler le pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée à l'aide du manomètre (C). La pression de gonflage recommandée est indiquée sur l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement. Se reporter à *Gonflement - Pression des pneus à la page 5-28*.

    Le relevé du manomètre (C) est légèrement plus élevé que la pression du pneu lorsque le compresseur est en marche. Couper le compresseur pour obtenir un relevé exact de pression. Le compresseur peut être mis en/hors fonction jusqu'à obtention de la pression correcte.

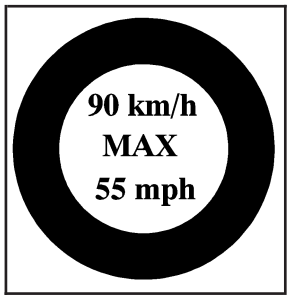
***Remarque:*** **Si vous ne parvenez pas à atteindre la pression recommandée au bout d'environ 25 minutes, ne pas conduire davantage le véhicule. Le pneu est trop sévèrement endommagé et ne peut être gonflé ou obturé à l'aide du nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité. Retirer la fiche de la prise électrique pour accessoires et dévisser le flexible de gonflage de la valve du pneu. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.**

11. Enfoncer le bouton on/off (en/hors fonction) (B) pour mettre hors fonction le nécessaire d'enduit de pneu et compresseur.

    Le pneu n'est pas obturé et continue à fuir jusqu'à ce que le véhicule roule et que l'enduit d'étanchéité soit réparti dans le pneu. Les étapes 12 à 18 doivent être effectuées immédiatement après l'étape 11.

    Être prudent lors de la manipulation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur car il risque d'être chaud après utilisation.

12. Débrancher la fiche (H) de la prise électrique pour accessoires du véhicule.
13. Tourner le flexible d'enduit/air (F) en sens antihoraire pour le déposer de la tige de soupape de pneu.
14. Reposer le capuchon de la tige de valve du pneu.
15. Ranger le flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (F) et la fiche d'alimentation (H) dans leurs emplacements d'origine.




16. Si le pneu plat peut être gonflé à la pression de gonflage recommandée, retirer l'étiquette indiquant la vitesse maximale de la cartouche d'enduit d'étanchéité (E) et la placer dans un endroit bien visible.

    Cette étiquette rappelle de ne pas dépasser les 90 km/h (55 mi/h) jusqu'à ce que le pneu endommagé soit réparé ou remplacé.

17. Remettre l'équipement à sa place d'origine dans le véhicule.
18. Parcourir immédiatement 8 km (5 milles) pour répartir l'enduit d'étanchéité dans le pneu.
19. S'arrêter dans un endroit sûr et contrôler la pression du pneu. Se reporter au étapes 1 à 11 sous « Utilisation du compresseur sans enduit d'étanchéité pour gonfler un pneu sous-gonflé (non crevé) ».

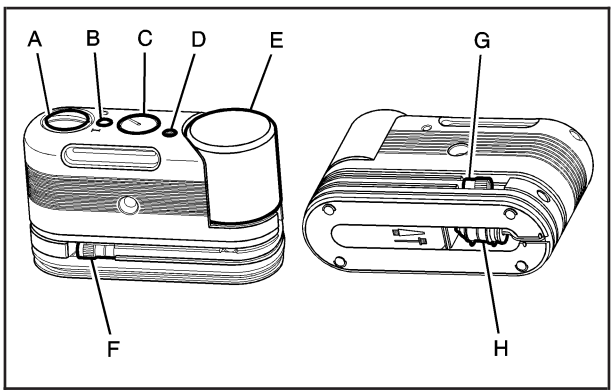
    Si la pression du pneu a chuté à moins de 68 kPa (10 lb/po$^2$) en dessous de la pression de gonflage recommandée, arrêter le véhicule. Le pneu est trop endommagé pour que l'enduit d'étanchéité puisse l'obturer. Se reporter à « Programme d'assistance routière » dans le guide du propriétaire.

    Si la pression des pneus n'est pas chuté de plus de 68 kPa (10 lb/po$^2$) par rapport à la pression de gonflage recommandée, procéder au gonflage du pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée.

20. Essuyer l'enduit d'étanchéité de la roue, du pneu ou du véhicule.
21. Mettre au rebut la cartouche d'enduit d'étanchéité (E) et l'ensemble flexible d'enduit d'étanchéité/air (F) chez un concessionnaire local ou conformément à la réglementation locale.
22. Remplacer la cartouche d'enduit d'étanchéité par une cartouche neuve disponible auprès de votre concessionnaire.
23. Après avoir obturé temporairement un pneu à l'aide d'un nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur, conduire le véhicule à un concessionnaire agréé dans un rayon de 161 km (100 milles) pour faire remplacer ou réparer le pneu.

## Utilisation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur sans enduit d'étanchéité pour gonfler un pneu sous-gonflé (non crevé)

Pour utiliser le compresseur d'air afin de gonfler un pneu sans insuffler d'enduit d'étanchéité :




Toujours commencer par effectuer un contrôle de sécurité. Se reporter à *Au cas d'un pneu à plat à la page 5-34*.

1. Retirer le nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité de son rangement. Voir *Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus à la page 5-56*.
2. Déballer le flexible d'enduit d'étanchéité/d'air (G) et la fiche d'alimentation (H).
3. Placer le nécessaire au sol.
4. Retirer le capuchon de la tige de valve du pneu dégonflé en le tournant dans le sens antihoraire.
5. Fixer le flexible d'air (G) sur la tige de soupape du pneu. Le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit bien serré.
6. Brancher la fiche d'alimentation (H) dans la prise électrique pour accessoires située dans le véhicule. Débrancher tous les équipements des autres prises électriques pour accessoires. Se reporter à « Prise(s) électriques pour accessoires » dans le guide du propriétaire.

   Si le véhicule a une prise d'alimentation pour accessoires, ne pas utiliser l'allume-cigarette.

   Si le véhicule n'est doté que d'un allume-cigarette, l'utiliser.

   Ne pas pincer le cordon d'alimentation du compresseur dans la porte ou la glace.

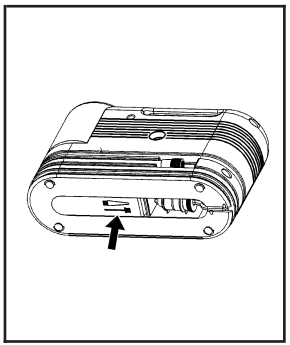
7. Démarrer le véhicule. Le moteur doit tourner lorsqu'on utilise le compresseur d'air.
8. Tourner le sélecteur (A) dans le sens horaire en position air uniquement.
9. Enfoncer le bouton de marche/arrêt (B) pour mettre le compresseur en fonction.

   Le compresseur injectera l'air uniquement dans le pneu.
10. Gonfler le pneu jusqu'à atteindre la pression de gonflage recommandée à l'aide du manomètre (C). La pression de gonflage recommandée est indiquée sur l'étiquette d'information sur les pneus et le chargement. Se reporter à *Gonflement - Pression des pneus à la page 5-28*.

    Le relevé du manomètre (C) est légèrement plus élevé que la pression du pneu lorsque le compresseur est en marche. Couper le compresseur pour obtenir un relevé exact de pression. Le compresseur peut être mis en/hors fonction jusqu'à obtention de la pression correcte.

    Si vous gonflez un pneu au-delà de la pression recommandée, vous pouvez régler la pression en enfonçant le bouton de déglonflage (D) jusqu'à ce que la pression adéquate soit atteinte. Cette option n'est possible qu'avec le flexible pour air uniquement (G).
11. Enfoncer le bouton on/off (en/hors fonction) (B) pour mettre hors fonction le nécessaire d'enduit de pneu et compresseur.

    Être prudent lors de la manipulation du nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur car il risque d'être chaud après utilisation.
12. Débrancher la fiche (H) de la prise électrique pour accessoires du véhicule.
13. Débrancher le flexible d'air uniquement (G) de la tige de soupape du pneu en le tournant vers la gauche, puis remettre le bouchon de la tige de soupape du pneu en place.
14. Ranger le flexible d'air uniquement (G) et la fiche d'alimentation (H) ainsi que le câble dans leur emplacement d'origine.
15. Placer le matériel dans son emplacement d'origine dans le véhicule.

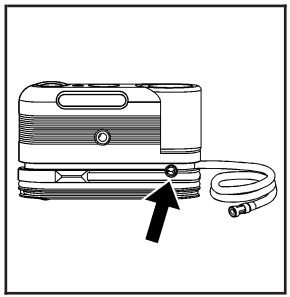


Votre nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur est pourvu d'un adaptateur d'accessoires situé dans un compartiment à la base du boîtier, qui peut être utilisé pour gonfler des matelas pneumatiques, des ballons, etc.

## Dépose et pose de cartouche d'enduit d'étanchéité

Pour retirer la cartouche d'enduit d'étanchéité :

1. Déballer le flexible d'enduit d'étanchéité.

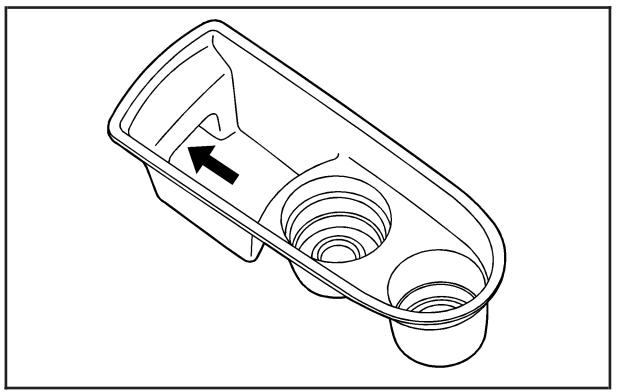


2. Presser le bouton de déverrouillage de la cartouche.
3. Tirer vers le haut et déposer la cartouche.
4. Remplacer par une cartouche neuve disponible auprès de votre concessionnaire.
5. Mettre la nouvelle cartouche en place.

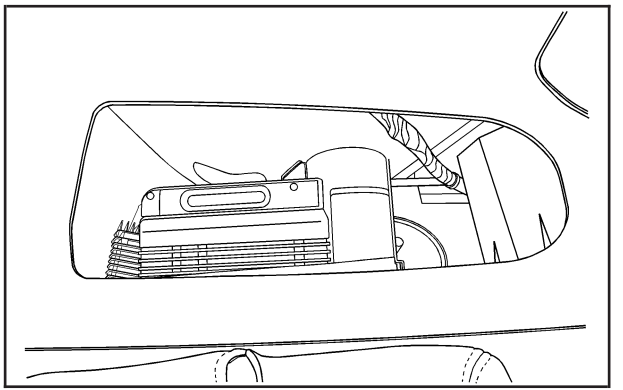
## Stockage de nécessaire de compresseur et de joint d'étanchéité de pneus

Le nécessaire d'enduit d'étanchéité et compresseur se trouve sous le plateau de rangement, situé sur le panneau de garniture, côté conducteur (au-dessus du passage de roue arrière).

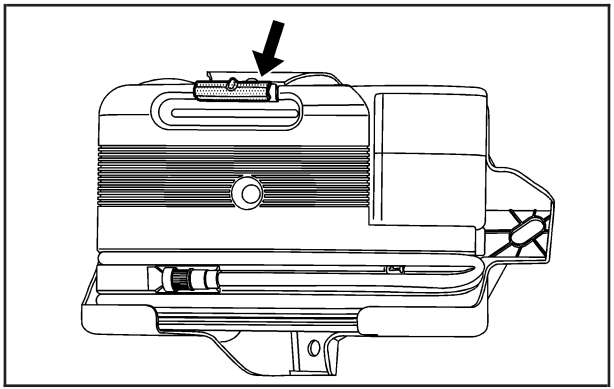
Pour accéder au nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur :



1. Déposer le plateau en tirant vers le haut le creux moulé afin d'accéder au nécessaire.



2. Localiser le nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur.
3. Retirer le nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur sans commutateur en tirant sur la bande velcro.



Retirer le nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur avec commutateur en tirant sur la languette jaune pour le dégager.

4. Retirer le nécessaire de son emballage en plastique.

Pour ranger le nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur, inverser les étapes.

# Capacités et spécifications

| Application | Capacités | |
|---|---|---|
| | Unités anglaises | Unité métrique |
| Système de refroidissement | | |
| Système de refroidissement du module de commande de moteur d'entraînement/d'alternateur | 2,9 pintes | 2,7 L |
| Système de refroidissement du moteur V8 de 6,0 L | 15,5 pintes | 14,7 L |
| Réservoir de carburant | 24,5 gal | 92,7 L |
| Toutes ces capacités sont approximatives. Contrôler les niveaux après chaque remplissage. | | |

# Section 6 Programme d'entretien

**Programme d'entretien** .....6-2
Au moins une fois par an .....6-2
Liquides et lubrifiants recommandés .....6-2
Disposition de la courroie d'entraînement .....6-3

# Programme d'entretien

## Au moins une fois par an

### Nécessaire de compresseur et enduit d'étanchéité

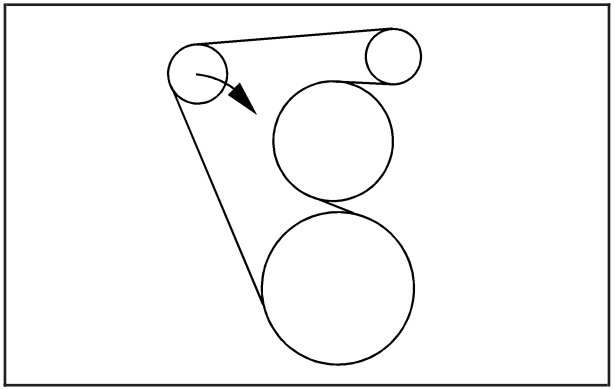
Contrôler la date de péremption de l'enduit d'étanchéité figurant sur l'étiquette d'instructions du nécessaire de compresseur et d'enduit d'étanchéité au moins une fois par an. Consulter votre concessionnaire pour une cartouche de remplacement.

## Liquides et lubrifiants recommandés

Les liquides identifiés ci-dessous sont spécifiques au véhicule hybride et sont disponibles chez votre concessionnaire. Se reporter au guide du propriétaire pour les autres liquides et lubrifiants préconisés pour le véhicule.

| Usage | Liquide/lubrifiant |
|---|---|
| Système de refroidissement du module de commande de moteur d'entraînement/ d'alternateur (DMCM) | Toujours utiliser le liquide de refroidissement prémélangé à 50/50 d'eau déminéralisée et de DEX-COOL$^{MD}$ (sans silicate) disponible chez votre concessionnaire. Se reporter à *Module de commande d'alternateur/ moteur d'entraînement - système de refroidissement à la page 5-7*. |

## Disposition de la courroie d'entraînement



## ✍ NOTES

# A

Automatique - Liquide de boîte de vitesses automatique ..... 5-6

# B

Batterie ..... 5-17
Bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement du module de commande de moteur/génératrice DMCM ..... 5-6

# C

Câblage, Dispositif haute tension ..... 5-3
Câblage Orange ..... 5-3
Capacités et spécifications ..... 5-58
Carburant
Jauge ..... 3-11
Centralisateur informatique de bord (CIB) ..... 3-12
Avertissements et messages ..... 3-13
Chaînes à neige ..... 5-34
Commandes de climatisation ..... 3-2
Consommation de carburant - indicateur ..... 3-5
Courant alternatif de la prise d'alimentation ..... 2-2

# D

Démarrage àvec batterie auxiliaire ..... 5-18
Démarrage de votre véhicule ..... 2-3
Dispositifs de sécurité
Remplacement des pièces ..... 1-3
Dispositifs de tension, Haute tension et câblage .... 5-3
Dispositifs haute tension et câblage ..... 5-3
Disposition de la courroie d'entraînement du moteur ..... 6-3
Dossiers inclinables, Manuelle ..... 1-3

# E

Électrique
Siège ..... 1-2
Enduit d'étanchéité
Rangement ..... 5-56
Ensemble d'instruments ..... 3-3
Entretien par le propriétaire ..... 5-2

# F

Feux arrière
Clignotant, feux d'arrêt et feux de recul ..... 5-24
Freinage antiblocage, Témoin du système ..... 3-7
Freinage par récupération ..... 2-10
Freins ..... 5-12
Témoin du système de freinage ..... 3-6

# G

Gonflement - Pression des pneus ..... 5-28
Guide - utilisation ..... iii

# H

Huile
Témoin de pression ..... 3-10

# I

Indicateur
Consommation de carburant ..... 3-5
Tachymètre ..... 3-4
Introduction ..... iii

# J

Jauge
Carburant ..... 3-11
Manomètre à huile ..... 3-8
Température du liquide de refroidissement ..... 3-8

# L

Laisser le moteur tourner lorsque le véhicule est stationné ..... 2-11
Liquide de boîte de vitesses automatique ..... 5-6
Liquide de direction assistée ..... 5-12
Liquide de freins ..... 5-12
Liquide de refroidissement
Indicateur de température du moteur ..... 3-8
Liquides et lubrifiants recommandés ..... 6-2

# M

Manomètre à huile ..... 3-8
Module de commande de Moteur/génératrice DMCM - bouchon du réservoir d'expansion de liquide de refroidissement ..... 5-6
Module de commande de Moteur/génératrice (DMCM) - système de refroidissement ..... 5-7
Moteur
Aperçu du compartiment ..... 5-4
Disposition de la courroie d'entraînement ..... 6-3
Indicateur de température du liquide de refroidissement ..... 3-8

# N


Navigation/radio - système ..... 3-15
Nécessaire de compresseur
Rangement ..... 5-56


# P


Pneus
Au cas d'un pneu à plat ..... 5-34
Chaînes à neige ..... 5-34
Gonflement - Pression des pneus ..... 5-28
Inspection et permutation des pneus ..... 5-33
Trousse du enduit d'étanchéité pour pneu et compresseur ..... 5-36, 5-46
Prise d'alimentation - courant alternatif ..... 2-2
Programme d'entretien
Au moins une fois par an ..... 6-2
Liquides et lubrifiants recommandés ..... 6-2
Propriétaires canadiens ..... ii


# R


Radios
système de navigation/radio ..... 3-15
Rangement du nécessaire d'enduit d'étanchéité et de compresseur ..... 5-56
Réglages manuels du soutien lombaire ..... 1-2
Remorquage
Remorquage du véhicule ..... 4-2
Remorque ..... 4-2
Remplacement des ampoules
Feux arrière, clignotant, feux d'arrêt et feux de recul ..... 5-24
Remplacement des pièces des dispositifs de sécurité après une collision ..... 1-3


# S


Servodirection
Liquide ..... 5-12
Sièges
Sièges à commande électrique ..... 1-2
Sièges à dossier inclinable à commande manuelle ..... 1-3
Soutien lombaire à réglage manuel ..... 1-2
Sièges à dossier inclinable à commande manuelle ..... 1-3
Soutien lombaire
Réglages manuels ..... 1-2
StabiliTrak[MD] - témoin du système StabiliTrak[MD] ..... 3-7
Système de refroidissement du module de commande de moteur/génératrice (DMCM) ..... 5-7
Système(s) audio
système de navigation/radio ..... 3-15

# T

Tachymètre ..... 3-4
Témoin
Pression d'huile ..... 3-10
Système de charge ..... 3-4
système de freinage antiblocage (ABS) ..... 3-7
Système StabiliTrak[MD] ..... 3-7
Témoin du système de freinage ..... 3-6
Trousse de compresseur, enduit d'étanchéité pour pneu ..... 5-36, 5-46
Trousse de gonflage, pneu ..... 5-36, 5-46

# V

Véhicule
Laisser le moteur tourner lorsqu'il est stationné ..... 2-11
Vérification de l'appareil de retenue
Remplacement des pièces des dispositifs de sécurité après une collision ..... 1-3